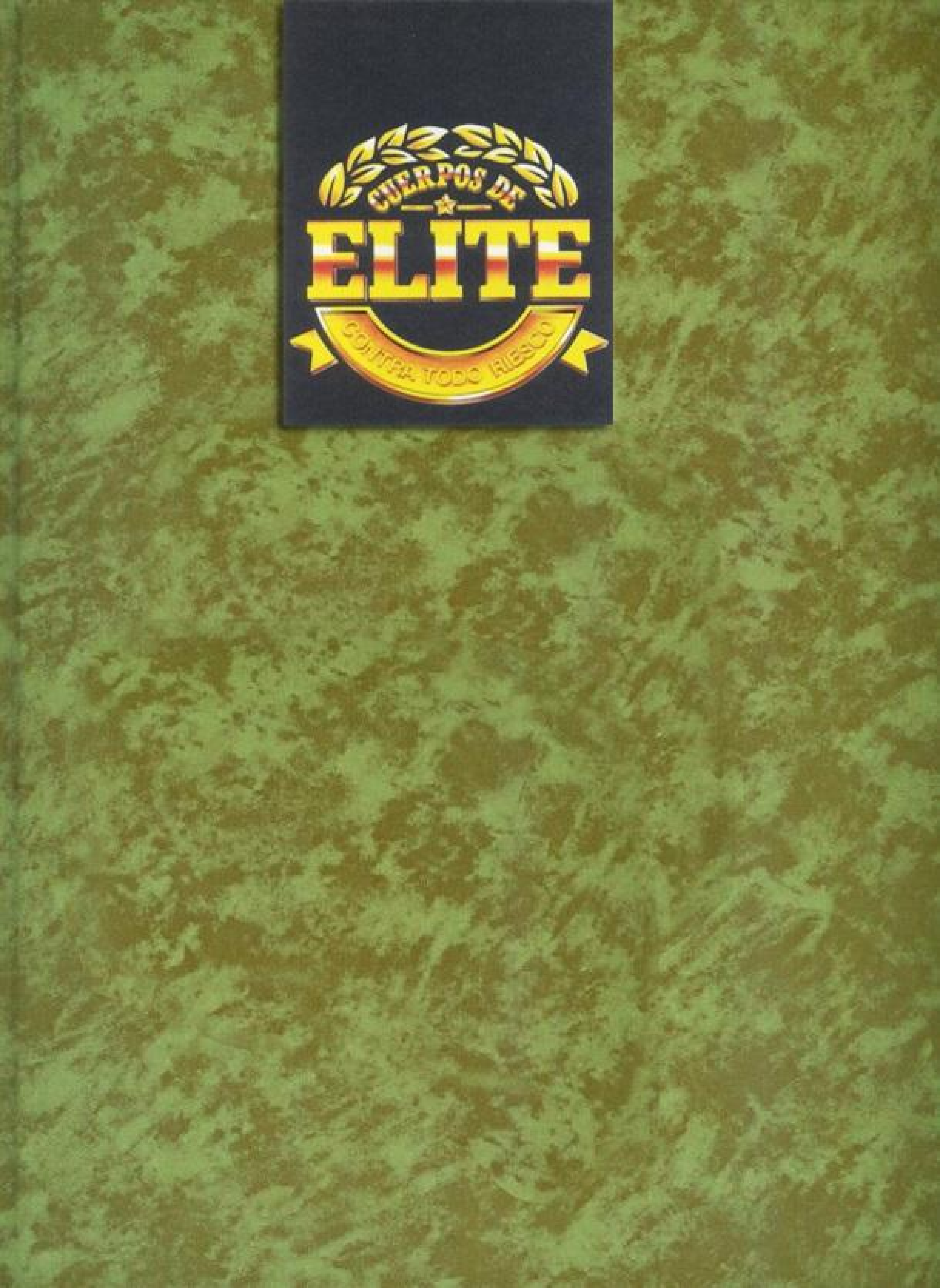
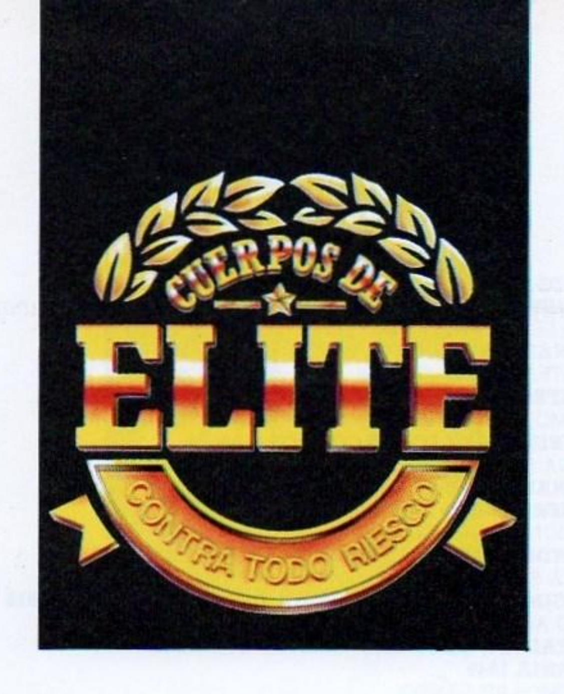

CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO



Volumen 7



SUMARIO

Equipado con los P-51 Mustang, el 354.° Grupo de Caza se batió con la *Luftwaffe* con una tenacidad y destreza sin parangón.

"Bandidos a las 3 en punto, 30 o más ME uno diez". Éste era el tipo de escalofriantes mensajes que el mayor Allison Brooks había temido oír crepitar en sus auriculares. Miró por encima del ala de estribor y la visión que se le ofrecía confirmó sus temores: unos 30 o 40 cazas bimotores Messerschmitt Bf 110 se desplegaban en torno a la formación de Fortalezas Volantes B-17 que él dirigía, y se preparaban para el ataque. Brook se dio cuenta de que su misión –atacar importantes instalaciones de fabricación de aviones en el norte de la Alemania central– ya no marchaba según lo planeado. El frente nuboso que había que cruzar para alcanzar los cielos despejados previstos para las zonas del objetivo, resultó estar a casi 25 000 pies, muchísimo más alto de lo calculado. Este obstáculo perturbaba la formación de tal modo que la Octava Fuerza Aérea del Ejército norteamericano había enviado un mensaje que les ordenaba volver. Sin embargo, la 1.ª División, que marchaba a la cabeza, estaba ya a 100 millas de Oschersleben, y se le dejó seguir con la esperanza de que pudiese alcanzar el objetivo antes de que las nubes lo taparan por completo. Lo que Brooks no sabía era que, de los dos grupos de cazas P-38 Lightning y P-51 Mustang destinados a proporcionarles cobertura sobre la zona del objetivo, sólo algunos de los P-38 y los 49 P-51 habían conseguido sobrepasar las nubes sobre Alemania.

Las peticiones de cobertura de cazas no habían recibido respuesta y ahora, cuando Brooks y su 401.° Grupo de Bombardeo se preparaban para enfrentarse al ataque enemigo, la situación parecía crítica. Brooks sabía que, con sus proyectiles cohete, los Bf 110 podrían lanzar un asalto desde muy lejos del alcance de las ametralladoras defensivas de 12,7 mm de los B-17.

Cuando el enemigo comenzó su ataque, un miembro de la tripulación exclamó: "¡Eh, miradlo!" El mayor Brooks escudriñó a través del plexiglás de su cabina a tiempo de ver uno de los nuevos P-51 Mustang de largo alcance que maniobraba para atacar a uno de los Messerschmitt. Las peticiones de los bombar-

Inferior: Sentados sobre unos depósitos lanzables, componentes del personal de tierra contemplan un P-51 que se dispone a aterrizar en Boxted. Abajo: el comandante James Howard (izquierda) fue un as de caza de extraordinaria capacidad. En esta fotografía aparece sobre el ala de su Mustang, junto a un colega que pinta sobre el fuselaje otra victoria confirmada.

PIONEROS DEL MUSTANG





354.º GRUPO DE CAZA

El 354.º Grupo de Caza se activó en noviembre de 1942, formándose y entrenándose de la costa occidental norteamericana durante 10 meses, antes de ser despachado a ultramar. Compuesto por tres escuadrones, el 353.º, el 355.º y el 356.º, el Grupo formó parte de la Novena Fuerza Aérea del Ejército, una organización puramente táctica encargada de apoyar a las fuerzas de tierra que participaban en la invasión a través del Canal. Tras la llegada al sur de Inglaterra, se enviaron pilotos a Greemham Common y Membury, en donde comenzaron su entrenamiento de conversión a los P-51A Mustang, prestados por una unidad de reconocimiento de la USAAF. Cuando llegó la primera tanda de P-51B de producción, se les destinó a la Novena Fuerza Aérea del Ejército. Sin embargo, la Octava Fuerza Aérea del Ejército, basada en Inglaterra, necesitaba desesperadamente un caza de largo alcance para salvar su debilitada ofensiva de bombardeo. La controversia que surgió entre las dos fuerzas aéreas terminó al colocar bajo el control del VIII Mando de Caza las unidades de P-51 asignadas a la Novena. Hasta que llegaron a Inglaterra más Mustang, el 354.º Grupo de Caza tuvo que escoltar a los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea del Ejército en misiones de largo alcance sobre Alemania. Cuando se hizo evidente el éxito de los desembarcos de Normandía, el 354.º se trasladó a una serie de aeródromos en Francia. Desde allí el Grupo se diversificó en una multitud de funciones además de sus misiones de escolta: ametrallamiento en vanguardia de las fuerzas de tierra, misiones de cazabombardeo contra objetivos de fortuna y patrullas de superioridad aérea sobre los frentes.

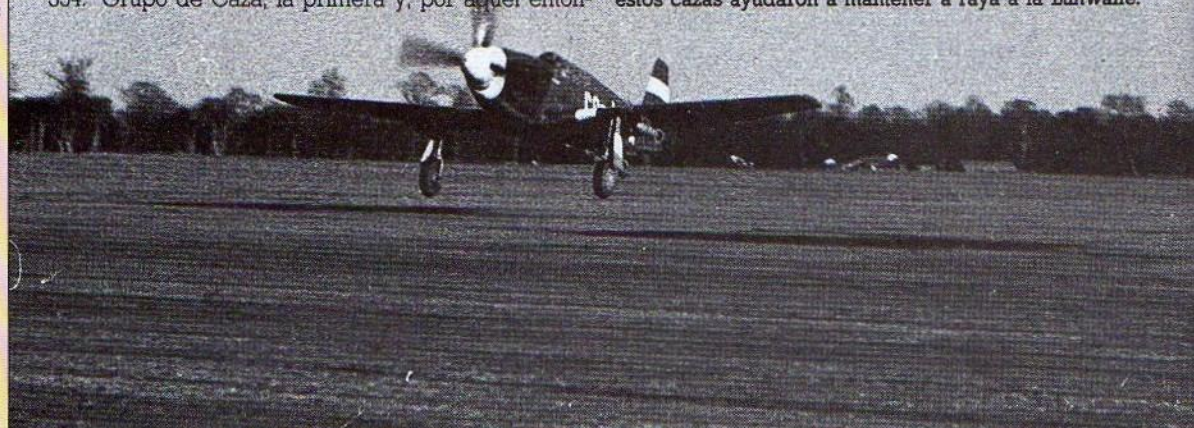
deros habían sido escuchadas, pero ¿dónde estaban los otros cazas de escolta? Únicamente se veía a este solitario Mustang junto a las formaciones de las Fortalezas. Durante el transcurso de la batalla y de modo intermitente, uno de los artilleros de Brooks informaría de la presencia del Mustang, arriba, abajo y a los lados, que atacaba a los cazas enemigos y los alejaba. Pero un solo caza norteamericano no podía contener todos los asaltos enemigos sobre los bombarderos, aunque su oportuna llegada pareció ahuyentar a los vulnerables Bf 110. Durante una hora y media, mientras los B-17 del 401.º y los otros 50 cuatrimotores de las tres alas de combate bombardeaban su objetivo el P-51 estuvo siempre presente sobre ellos.

De vuelta a sus bases, las tripulaciones de los B-17 llenaron de elogios al piloto que había demostrado un valor tan extraordinario –una fuerza aérea de un solo hombre, le llamaron–. El ala de combate encabezada por el 401.º había sufrido numerosas pérdidas pero Brooks y los otros líderes resaltaron que, de no ser por los esfuerzos del Mustang, otros muchos B-17 habrían sido derribados.

"–Fue un caso de un solo hombre contra lo que parecía la *Luftwaffe* entera –comentó Brooks–. Por su clara determinación y su valor ésta fue la mayor exhibición que he visto en mi vida. Nunca podrán dar a ese chico una recompensa suficiente."

La opinión de Brooks fue compartida por las autoridades y la heroica acción del piloto consiguió la concesión de la única Medalla de Honor del Congreso a un piloto de caza en el Teatro de Operaciones europeo. El condecorado fue el mayor James H. Howard, comandante del 356.º Escuadrón de Caza del 354.º Grupo de Caza, la primera y, por aquel enton-

El 353.º Escuadrón del 354.º Grupo consiguió una cifra de victorias inigualada por ningún otro escuadrón de la USAAF. Superior, izquierda: pilotos del 353.º junto a uno de sus queridos P-51B Mustang. El capitán Don Beerbower (con una bufanda de vuelo blanca) está flanqueado por el jefe del escuadrón, capitán Wallace Emmer (izquierda), y el capitán Jack Bradley (derecha). Superior, derecha: ¡Todo listo! El comandante Glenn Eagleston realiza las últimas comprobaciones de instrumentos. Arriba: personal de vuelo del 401.º Escuadrón de Bombardeo admira uno de sus ángeles de la guarda, un P-51B. Durante las misiones de largo alcance de los B-17 sobre Alemania, estos cazas ayudaron a mantener a raya a la *Luftwaffe*.





ces, la única organización equipada con el P-51B Mustang de largo alcance. El desarrollo y despliegue de este aparato salvaría la campaña norteamericana de bombardeo diurno y desempeñaría un papel sin precedentes en la consecución de la supremacía aérea sobre Alemania.

En la memorable misión de Oschersleben, el 11 de enero de 1944, Howard dirigía su escuadrón cuando se localizó un grupo de Bf 110 que se preparaban para atacar a los B-17. Ordenó interceptarlos pero, en la *melée* que siguió, quedó separado del resto de su escuadrón. En su ascenso de vuelta hacia las Fortalezas, Howard llamó por radio al resto de su escuadrón para que se le uniesen, pero la mala visibilidad impidió a los restantes pilotos de P-51 localizar a la formación que su líder defendía. Howard había derribado un Bf 110 en su primer combate y, durante la siguiente media hora, mientras dedicaba sus desvelos a los bombarderos, tuvo otros cinco encuentros a altitudes que iban de los 21 000 a los 15 000 pies, contra aviones enemigos tanto bimotores como de monomotores. Muchas de sus interceptaciones fueron en realidad simples fintas pues, durante su segundo combate, dos de las cuatro armas del Mustang se atascaron. Cuando Howard disparó a un tercer Messerschmitt, falló otra ametralladora y, desde entonces, sólo le funcionó un arma hasta que se le agotó la munición.

Al principio, el papel principal del 354.º Grupo de Caza, bajo el control del VIII Mando de Caza, consistió en escoltar a los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea del Ejército hacia sus objetivos. Basados en Boxted, cerca de Colchester, los pilotos tomaron posesión de sus nuevas monturas: los P-51B Mustang. Tras tres semanas de intenso entrenamiento, el 354.º fue alertado para su primera misión, un vuelo intro-

Izquierda: dos Mustang del 354.º Grupo de Caza despegan desde su base en Boxted. En 1956 se sustituyeron los P-51 por los F-100 Super Sabre y el grupo se denominó 354.º Ala Táctica. En 1978 se le equipó con los cazacarros A-10 y ahora opera en Carolina del Sur.

ductorio de barrido sobre Bélgica, el 1 de diciembre de 1943. El grupo fue dirigido por el coronel Don Blakeslee, anterior piloto del Escuadrón *Eagle* de la RAF con una considerable experiencia en aviones con motores Merlin y en operaciones sobre Europa. Comoquiera que, excepto unos pocos, todos los pilotos del 354.° eran subtenientes "verdes", recién salidos de la escuela de vuelo, se aumentó su veteranía al asignar al grupo un puñado de pilotos con experiencia en Spitfire. Aun así, la naturaleza de la operación encargada al 354.° representó una nueva experiencia para todos los pilotos. Nunca antes un caza monomotor había tenido un tan gran largo alcance.

La segunda misión del 354.° fue también la primera escolta de bombarderos del grupo, aunque de alcance relativamente corto. El 11 de diciembre, de nuevo bajo el mando de Blakeslee, los P-51B comenzaron a presionar sobre territorio enemigo, en apoyo a los bombardeos sobre Emden. Fue durante esta misión cuando se tuvo el primer contacto con aviones enemigos y el 354.° perdió un piloto, cuyo avión tuvo problemas de motor y no consiguió volver a la base. Dos días después, el grupo llevó sus aparatos 500 millas hasta Kiel: la más larga misión llevada a cabo hasta entonces por cazas monomotores. Los largos vuelos de 500 y 700 millas supusieron una fuerte tensión para los pilotos. Enjaulados en una estrecha cabina hasta siete horas y en vuelo tuvieron que soportar una dura fatiga mental y física. Una de las principales quejas oídas a los pilotos que llegaban de estas misiones era

El 354.° atacó varias formaciones de cazas enemigos, especialmente bimotores Bf 110.

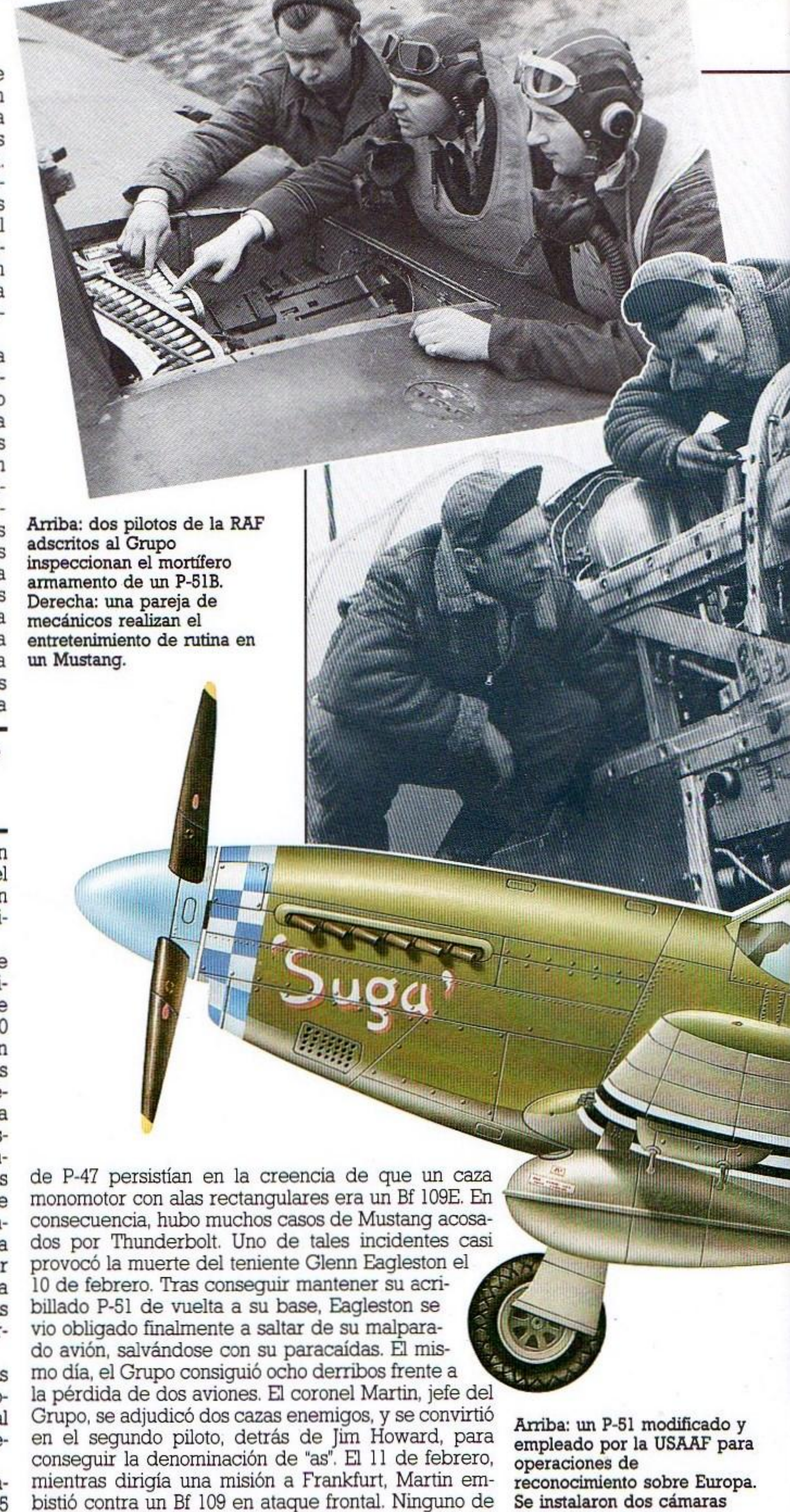
la referente al dolor de las posaderas y un escuadrón del Grupo, el 356°, se bautizó como el "Escuadrón del Asno Rojo" y adoptó como emblema una mula roja, en un evidente juego de palabras ("ass" en inglés significa también culo, nalgas).

El 16 de diciembre, en ruta hacia Bremen, el teniente Charles Gumm, del 355.° Escuadrón, consiguió el primer derribo confirmado del grupo. En la siguiente incursión sobre Bremen se destruyeron cuatro Bf 110 armados con cohetes cuando el 354.° se les cruzó en el camino. Aunque en la hoja de balance las pérdidas aun superaban lo previsto, muchas de ellas se debieron a problemas mecánicos y similares más que a la acción del enemigo. Los problemas iniciales del Mustang fueron numerosos y, especialmente, consecuencias de las bajas temperaturas padecidas a grandes altitudes. Muy preocupantes eran las pérdidas de líquidos causadas por juntas deterioradas y el empavonado del vidrio del parabrisas, que perjudicaba la visibilidad. Además, y hasta que se pudieron hacer las modificaciones, los pilotos se veían obligados a mantener el vuelo horizontal mientras disparaban las ametralladoras, pues las Browning tendían a atascarse cuando el aparato hacía algún viraje cerrado.

El 5 de enero, cerca de Kiel, el 354.° atacó varias formaciones de cazas enemigos, especialmente bimotores Bf 110 y, con el enemigo aturdido sin duda al ver cazas monomotores tan lejos de sus bases, volvieron a casa con 18 derribos y ninguna pérdida.

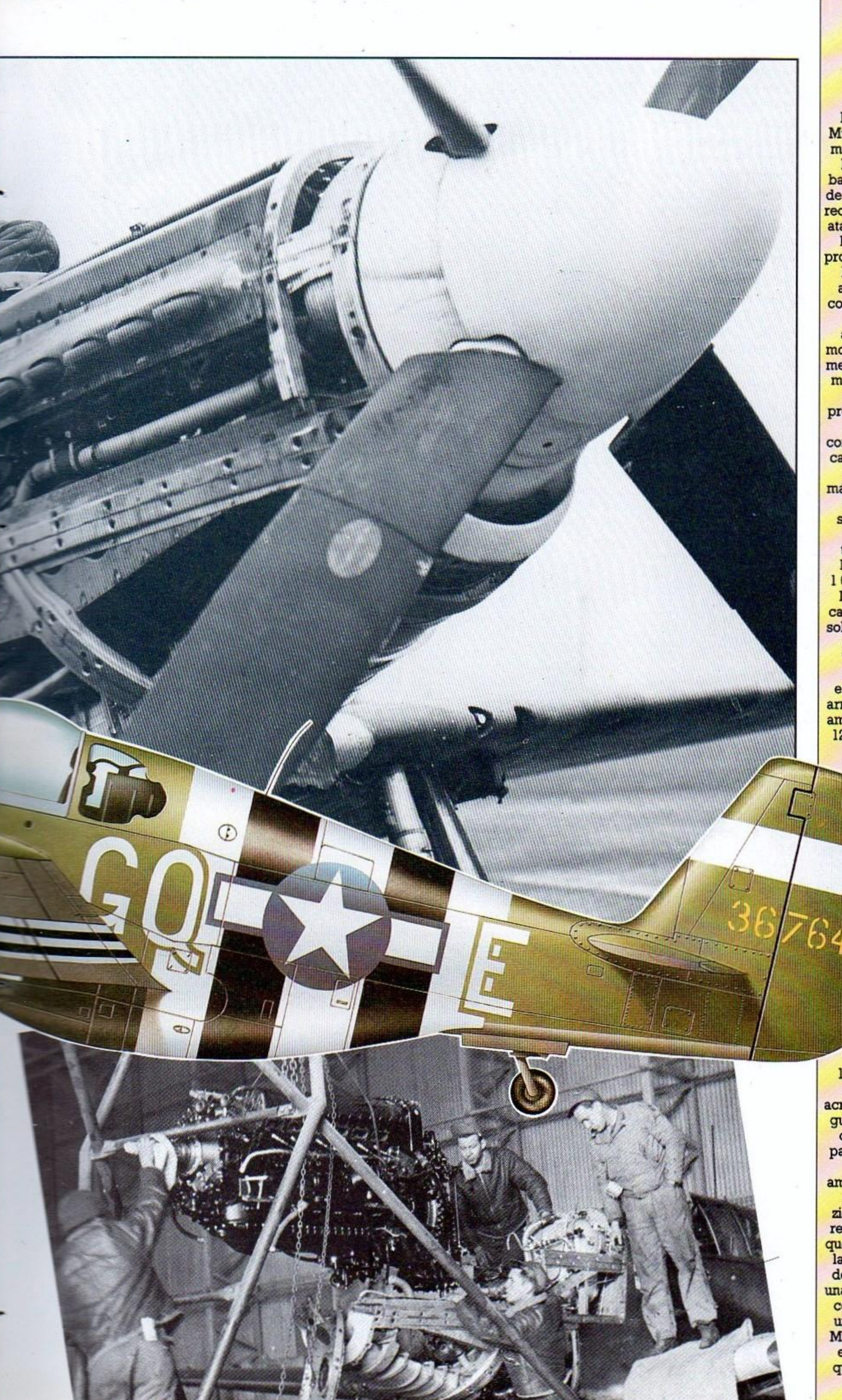
Seis días después, sobre Oschersleben, enfrentados a cantidades superiores, el grupo consiguió 15 derribos, otra vez sin pérdidas. Pasaría otro mes antes de que un segundo grupo de P-51 pudiese añadirse a las operaciones y, mientras tanto, el 354.° asumió la carga de los deberes de escolta en las largas misiones de bombardeo.

Los P-47 Thunderbolt eran aún los aviones más numerosos de la USAAF, situación que resultó un peligro más para el 354.° Escuadrón. Muchos pilotos de P-47 persistían en la creencia de que un caza monomotor con alas rectangulares era un Bf 109E. En consecuencia, hubo muchos casos de Mustang acosados por Thunderbolt. Uno de tales incidentes casi provocó la muerte del teniente Glenn Eagleston el 10 de febrero. Tras conseguir mantener su acribillado P-51 de vuelta a su base, Eagleston se vio obligado finalmente a saltar de su malparado avión, salvándose con su paracaídas. El mismo día, el Grupo consiguió ocho derribos frente a la pérdida de dos aviones. El coronel Martin, jefe del Grupo, se adjudicó dos cazas enemigos, y se convirtió en el segundo piloto, detrás de Jim Howard, para conseguir la denominación de "as". El 11 de febrero, mientras dirigía una misión a Frankfurt, Martin embistió contra un Bf 109 en ataque frontal. Ninguno de los pilotos dejó paso al otro y, tras la consiguiente colisión, ambos aviones se estrellaron. A pesar de una pierna malherida, Martin consiguió salir del maltrecho avión mientras caía y abrir su paracaídas pero su descenso hacia la salvación terminó con su confinamiento como prisionero de guerra. Durante la "lucha de perros" que siguió, el 354.° se acreditó 14 enemigos, y los capitanes Jack Bradley y Richard Turner



Arriba: dos pilotos de la RAF adscritos al Grupo inspeccionan el mortífero armamento de un P-51B. Derecha: una pareja de mecánicos realizan el entretenimiento de rutina en un Mustang.

Arriba: un P-51 modificado y empleado por la USAAF para operaciones de reconocimiento sobre Europa. Se instalaron dos cámaras K-24 en el fuselaje y la cubierta "Malcolm" proporcionaba al piloto mayor visibilidad. Derecha: el nuevo motor refrigerado por líquido Merlin V dio al Mustang doble alcance que el de cualquier otro caza monomotor.



SERVICIO DISTINGUIDO

El North American P-51 Mustang es considerado el mejor caza de la II Guerra Mundial. Construido en base a las especificaciones de la RAF para misiones de reconocimiento fotográfico y ataque al suelo, el Mustang hizo su primer vuelo de producción el 16 de abril de 1941. Los planificadores aéreos norteamericanos, conscientes de su potencial como caza de largo alcance, hicieron varias modificaciones destinadas a mejorar sus prestaciones. El motor Allison del P-51A se sustituyó por el Merlin producido por Packhard. El resultado de esta conversión fue el P-51B, con capacidad de vuelo a gran altitud y una velocidad máxima incrementada hasta los 700 km/h. Soportes subalares aumentaban el alcance al permitir el transporte de depósitos lanzables que contenían 1 000 litros de combustible. Después se instaló en la cabina una cubierta de una sola pierza de perspex para darle mejor visibilidad. También se modificó la deriva para mejorar la estabilidad direccional. El armamento comprendía seis ametralladoras Browning de 12,7 mm y hasta 900 kg de bombas, o 10 cohetes de 127 mm. Capaz de ascender a los 6 000 m en siete minutos, el techo de vuelo del Mustang era de 12.570 m. Los P-51B, C y D entraron en acción en Europa y el Sudeste Asiático; el 7 de abril de 1945 este modelo realizó el primer ataque de cazas con base en tierra sobre Tokio. Se construyeron unos 15 000 Mustangs, y de los 19 000 aviones enemigos destruidos, los P-51 se acreditaron 8 000. Durante la guerra de Corea, el P-51D, con fijaciones subalares para cohetes y bombas, se empleó para el ametrallamiento a baja cota sobre las colinas y los zigzagueantes valles de la región. Aunque más lentos que los reactores enemigos, la mayor maniobrabilidad de los Mustang constituyó una notable ventaja. Un P-51 consiguió destruir incluso un MiG-15 norcoreano. El Mustang siguió en servicio en Estados Unidos hasta que fue sustituido en 1957 por el F-86 Sabre.

adquieren el *status* de "ases". Con la pérdida del coronel Martin, Howard tomó el mando del Grupo y fue ascendido a teniente coronel, y Richard Turner tomaba su lugar como jefe del 356.° Escuadrón.

No hubo descanso en la acción durante marzo y abril, fechas en las que el capitán Don Beerbower se convirtió en el "as" supremo del Grupo y las victorias totales del 354.° rebasaban ya las 200. A mediados de abril, la Novena Fuerza Aérea decidió que el coronel James Howard se retirase de las operaciones y su experiencia fuese aprovechada en los cuarteles generales. El coronel George Bickell, antes oficial al mando del 353.°, tomó el mando del 354.°, y permaneció en ese puesto hasta el final de las hostilidades.

El 17 de abril, el Grupo se desplazó reticentemente a una pista provisional en Lashenden, Kent. No había duda entre el personal de que se les estaba preparando para la esperada invasión al otro lado del canal y el 354.° esperaba con seguridad encargarse de la función táctica de apoyo de las fuerzas de tierra. Aunque el Grupo había hecho su primera misión de ataque al suelo a finales de marzo –lanzando bombas desde los raíles de sus alas sobre el aeródromo de Creil, cerca de París–, en su mayoría, el 354.° siguió

Durante el avance de las fuerzas de tierra sobre St. Lô, doce P-51 del 353.° se enfrentaron a Bf 109

con sus misiones de escolta de largo alcance en apoyo de los bombarderos pesados de la Octava Fuerza Aérea del Ejército. Sin embargo, desde mediados de mayo, el número de misiones sobre Alemania disminuyó y las operaciones se centraron cada vez más sobre Francia.

Tras el día D, las patrullas sobre la zona de batalla resultaron una rutina frecuente y aburrida, en comparación con los días anteriores del año, repletos de acción. Sólo once días después de que los aliados pusieran el pie en Normandía, el 354.° comenzó a utilizar una pista de aterrizaje construida con rapidez en Criqueville, a menos de 10 millas del frente. El destacamento se prolongó tres semanas mientras los elementos de retaguardia se quedaban en Lashenden hasta comienzos de julio. Durante su estancia en los huertos de Kent, algunos mecánicos del grupo habían convertido un viejo Mustang en biplaza. Tras retirar el equipo de radio y el depósito auxiliar de combustible de debajo del piloto, instalaron una segunda cabina. Este avión resultaría inesperadamente útil cuando, el 4 de julio, el general Eisenhower, Comandante Supremo Aliado, lo empleó –con el mayor general Pete Quesada como piloto– para sobrevolar la confusa situación de batalla en torno a Cherburgo. Después de este vuelo, alguien pintó en el P-51 "Las Estrellas Miran Hacia Abajo" a modo de apodo.

Las operaciones de patrulla, cazabombardeo y ametrallamiento sobre la zona de batalla mantuvieron ocupado al 354.° durante los meses de verano y sólo ocasionalmente pudo entrar el Grupo en combate aéreo. Cuando tal oportunidad surgía, el 353.° Escuadrón solía llevarse los honores de batalla al acumular un total de victorias que superaba en exceso al de los otros dos escuadrones. Durante el avance de las fuerzas de tierra sobre St. Lo, una docena de Mustang del 353.° se enfrentó a unos 40 Bf 109 que intentaban hostigar e impedir el apoyo aéreo norteamericano a sus ejércitos. En un fiero contacto a baja altitud se despacharon diez cazas enemigos sin ninguna pérdida. Al líder del escuadrón, capitán Wallace Emmer, se le acreditaron tres de estas victorias. Sin embargo, en otras ocasiones, el escuadrón sufrió pérdidas, entre ellas la del capitán Don Beerbower, por entonces el as del Grupo, con más de 15 victorias.



Arriba: el desgarbado teniente coronel James Howard (izquierda). Piloto de Curtiss P-40 contra los japoneses, su experiencia resultó vital para el 354.° Grupo de Caza. Después del traslado de Howard al estado mayor, se dio el mando del Grupo al comandante George Bickell (en la derecha de la fotografía).



Después de esto, se le encargó el 354.° actuar en cooperación con el Tercer Ejército del general George Patton y a comienzos de agosto, en las vísperas del avance relámpago a través del noroeste de Francia, se les envió al aeródromo capturado, base de la *Luftwaffe*, de Gael, en Bretaña. Mientras apoyaba el avance de Patton, el Grupo vivió su más glorioso día de combate aéreo. El 25 de agosto, en el transcurso de seis batidas aisladas de caza sobre la zona de Beauvais, se derribaron un total de 37 Bf 109 y Fw 190 y se destruyeron varios en tierra. El 9 de setiembre, el grupo terminó su 500.ª misión de combate. Aunque había llevado seis meses completar las primeras 100 misiones, las 400 siguientes habían tenido lugar en sólo tres meses.

Para mantenerse al ritmo del avance de las fuerzas de tierra el 354.° abandonó en setiembre el agradable marco de Bretaña y de desplazó al este, a una pista avanzada en Orconte, cerca de St. Dizier. A principios de noviembre el río Marne se desbordó y los Mustang se trasladaron temporalmente a otro aeródromo en la misma St Dizier. Poco después, en aquel mismo mes, la moral de los hombres sufrió un duro golpe cuando, a causa de la escasez de P-51 en la Octava y Quinceava Fuerzas Aéreas del Ejército, el 354.° se vio obligado a deshacerse de sus aparatos a cambio de los P-47 Thunderbolt. Aunque los *"Thunderbucket"* ("Cubo-resonante") se adecuaban mejor a la función de ataque al suelo, por entonces la principal misión del 354.°, el cambio provocó tal tormenta de protestas que hubo que prometer al Grupo la devolución de los Mustang una vez que mejorasen los suministros. En febrero, la llegada de 36 P-51D causó gran excitación entre los pilotos.

Reunidos de nuevo con sus P-51 Mustang y operando desde Rosières-en-Haye, al norte de Toul, el Grupo comenzó a aumentar rápidamente una ya larga lista de derribos enemigos acreditados. El 1 de abril, el 354.° se trasladó a Ober Olm, en Alemania. Desde allí realizaron con gran frecuencia patrullas de superioridad aérea sobre los frentes, y, en los últimos meses de las hostilidades, derribaron 157 aviones. La mayoría de ellos eran Bf 109 y Fw 190 pero también cayeron bajo el fuego del 354.° varios reactores Me 262.

El día VE, el 8 de mayo de 1945, el 354.° había conseguido una lista de victorias inigualada por ningún otro Grupo de Caza de la USAAF. El 354.° –Grupo Pionero del Mustang– pasó así a ocupar un lugar en los anales de la historia de la fuerza aérea de EE.UU.

Superior, izquierda: un Mustang del 354.° Grupo de Caza despacha a un Bf 110, que se desploma contra el suelo convertido en una bola de fuego. Arriba: el teniente Robert Stephens del 355.° Escuadrón, as de caza con 13 victorias. Abajo: los infatigables Mustang recibieron de las agradecidas tripulaciones de los bombarderos el calificativo de "amiguitos".

Honores de combate del 354.° Grupo de Caza

Equipados con el P-51 Mustang, uno de los mejores aviones de todos los tiempos, los tenaces pilotos del 354.° Grupo de Caza supieron cumplir con sus misiones de combate. El palmarés de esta unidad refleja su coraje en la lucha contra la *Luftwaffe;* al grupo pertenecieron 39 ases aéreos, más de la mitad del total de la Novena Fuerza Aérea del Ejército. A la cabeza de la lista estaba el comandante Glenn Eagleston, con 18 victorias y media confirmadas. El coronel Bradley, que tomó el mando del Grupo al final de la guerra, le siguió de cerca con un total de 15. Casi todos los pilotos de la Novena Fuerza Aérea del Ejército con una cifra de victorias de dos números, volaron con el 354.° Grupo de Caza. Al final de la guerra, el 354.° tenía acreditados 701 aviones enemigos detruidos. Aunque esta cifra fue posteriormente revisada, el éxito del "Grupo Pionero del Mustang" no tuvo paralelo. Su 353.° Escuadrón acreditó 290 victorias, más que ningún otro de la USAAF.

La lista completa de destrucciones conseguidas por el 354.° durante las hostilidades queda como sigue: 1 543 vehículos militares destruidos y 691 dañados; 96 vehículos acorazados destruidos y 54 dañados; 532 locomotoras destruidas y 52 dañadas; 1 465 vagones de tren destruidos y 3 817 dañados; 26 puentes destruidos y 29 dañados; 75 emplazamientos artilleros silenciados y 37 dañados; 11 almacenes de munición destruidos y cuatro dañados; 13 hangares destruidos y 24 dañados; 623 edificios estratégicos destruidos y 211 dañados; 230 líneas ferroviarias cortadas; 69 carreteras obstruidas; 18 muelles ferroviarios y nueve aeródromos atacados. Para conseguir tales cifras se realizaron 27 052 salidas, pero no sin pérdidas. Desde la primera misión del grupo, el 1 de diciembre de 1943, hasta el final de la guerra, se perdieron 187 aviones en acción y 92 pilotos murieron en combate. Otros nueve pilotos perdieron la vida en accidentes.



FUERZAS DE OPERACIONES ESPECIALES

El 1 de enero de 1984 se creó en Estados Unidos la Agencia Conjunta de Operaciones Especiales (JSOA), una organización destinada a gestionar la expansión de las unidades de guerra especial o Fuerzas de Operaciones Especiales (SOF) en las tres ramas de las Fuerzas Armadas norteamericanas. Las SOF incluyen a los Boinas Verdes (Fuerzas Especiales del *US Army*), un grupo de guerra psicológica (psicooperaciones), un batallón de asuntos civiles, tres batallones de *Ranger*, Equipos SEAL de la *US Navy* y diversas unidades especiales de la Fuerza Aérea. Bajo el control de la JSOA se coordinan las distintas capacidades del personal del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea para obtener resultados máximos, y están permanente a mano para un rápido despliegue. Las SOF navales se controlan mediante dos Grupos Navales de Guerra Especializada. El grupo I reside en la base naval anfibia de Coronado, en San Diego, California, mientras que el grupo 2 está basado en Little Creek, en Norfolk, Virginia. En julio de 1985 los dos grupos se componían de seis Equipos SEAL de la Armada, tres Escuadrones Especiales de Botes, dos Equipos de Vehículos Distribuidores de Nadadores SEAL y varias Unidades Especiales de Botes. De un total mixto de 9 100 hombres del SOF en servicio activo, 1 700 pertenecían a la *US Navy*. Entre 1986 y 1990 deben incrementarse los efectivos de las SOF, lo que supondrá un aumento del número de Equipos SEAL disponibles para operaciones activas y más ampliaciones de las instalaciones SEAL y sus equipos especializados.
Arriba: un emblema extraoficial del Equipo SEAL 1.

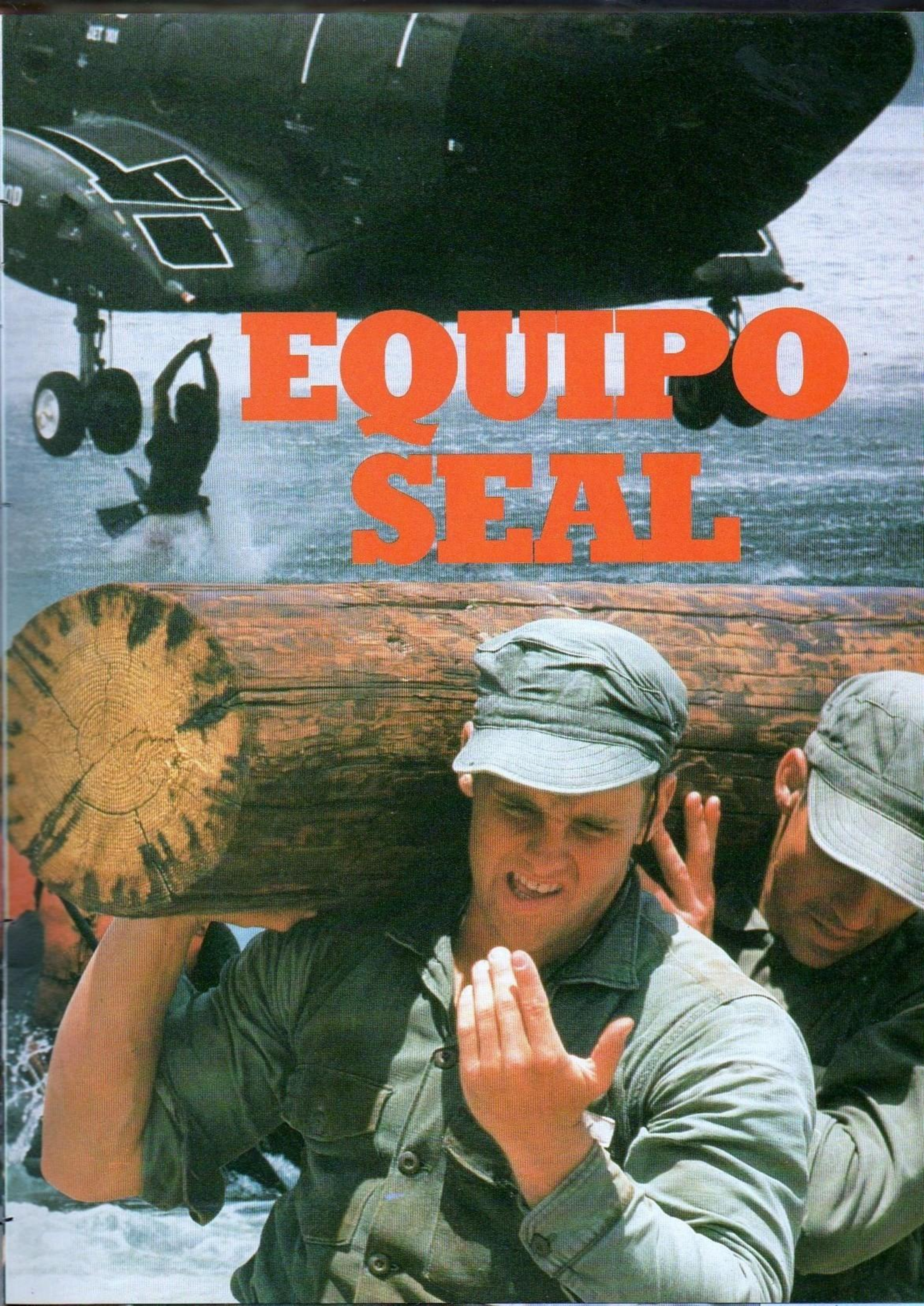
Como su nombre sugiere, *Sea-Air-Land* (Mar-Aire-Tierra), el entrenamiento de un SEAL de la US *Navy* lo capacita de igual modo para operaciones anfibias, aerotransportadas y terrestres.

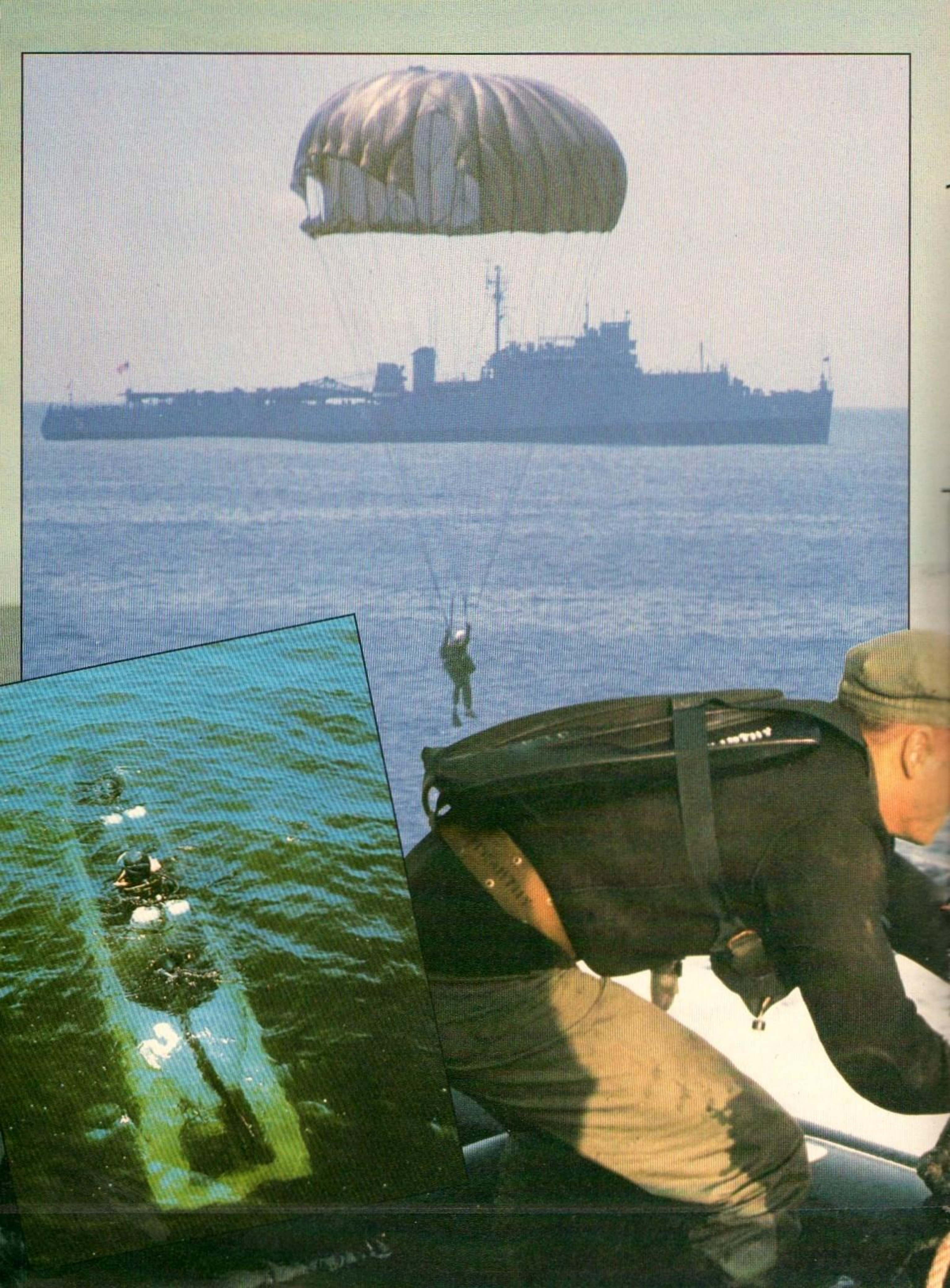
Se suele considerar a los equipos SEAL *(Sea-Air-Land)* las fuerzas de operaciones especiales más duras de las Fuerzas Armadas norteamericanas. La prueba de que los SEAL son gente excepcional la tuve ante mis propios ojos cuando estaba en la escuela de salto de Fort Benning. La mayoría de nosotros esperábamos que llegase el final de las duras jornadas de entrenamiento para dejarnos caer en nuestras literas. No así los SEAL. Ellos ya habían terminado sus propios cursos exhaustivos en la Escuela Básica de Demolición Submarina (BUD/S) y el entrenamiento de salto les resultaba una especie de diversión. A menudo, los SEAL salían a disfrutar de unas pocas horas libres y después ya estaban listos para levantarse a las 05,30 para la PF (preparación física). Más tarde, en Vietnam, trabajé pocas veces con los SEAL puesto que ellos estaban en el delta del Mekong y yo operaba más al norte. Pero en las ocasiones en que compartí operaciones con ellos, los SEAL demostraron ser hombres muy duros.

Incluso antes de acceder al entrenamiento SEAL, el candidato debe poseer excelentes condiciones físicas y estar altamente motivado para entrar en la unidad. Tiene que ser menor de 31 años, carecer de claustrofobia y mareos en su historial médico, y ser capaz de demostrar buenas aptitudes para el manejo de explosivos y el trabajo submarino. También debe tener un buen dominio de los nervios en situaciones adversas. Cubiertos estos requisitos, tiene que pasar una serie de pruebas físicas. Debe recorrer a nado 300 metros en siete minutos y medio y, diez minutos después, hacer 30 flexiones abdominales en dos minutos, 30 flexiones en tendido prono en dos minutos y seis flexiones de barra en dos minutos. Finalmente, una carrera de 1 500 metros en siete minutos y medio completa las pruebas. Por separado, cada una de las pruebas no parece difícil, pero la fatiga acumulada por todas ellas hace que el 85 por ciento de los aspirantes suspenda. La inteligencia también es importante en un futuro SEAL y se exige un coeficiente superior al normal. No hace falta decir que el candidato es sometido a un meticuloso escrutinio para determinar su lealtad e integridad, y también que se le prepara para un servicio obligatorio mínimo de dos años tras el entrenamiento.

Arriba: el voluntario SEAL *(Sea-Air-Land)* es entrenado en todo tipo de introducción y extracción de la zona de combate. En la fotografía, el recluta es recogido del mar por un helicóptero H-46 Sea Knight. Abajo: el IBS (por Pequeño Bote Hinchable) es un elemento clave en el equipo SEAL y los ejercicios físicos con IBS son parte esencial en el programa de entrenamiento. Abajo, derecha: el espíritu de resistencia del equipo se robustece con ejercicios de transporte de troncos.




EQUIPO
SEAL



Aquellos que superan la criba con éxito ya están listos para la BUD/S. En la Escuela Básica de Demolición Submarina tienen lugar seis meses del más duro entrenamiento militar del mundo. Las primeras seis semanas se dedican al desarrollo de una sobresaliente forma física y de las habilidades necesarias para las operaciones SEAL. La preparación física incluye largas carreras sobre la arena con botas de combate, ejercicios con los IBS (Pequeños Botes Hinchables), natación de larga distancia en el océano, diversas pruebas de resistencia de equipo con un inmenso tronco a cuestas, aparte de interminables flexiones y otros ejercicios. En todos ellos se exige el doble de rapidez a los "renacuajos" sometidos a entrenamiento SEAL. Junto a la preparación física está la instrucción en primeros auxilios y en reconocimiento hidrográfico. Para habituar a los SEAL al "avance" en condiciones adversas, se organizan ejercicios de nado en agua helada y períodos de permanencia en el barro o la arena durante esta primera fase del entrenamiento de los elegidos.

Si las primeras semanas parecen terribles a los novatos es sólo porque aún no han pasado por la "Semana del Infierno", el equivalente SEAL a la marcha de resistencia de Brecon Beacons de los SAS, aunque el curso de los SEAL dura mucho más. La Semana del Infierno está pensada para que el SEAL rebase lo que él consideraba sus límites personales, demostrándole así cuánta capacidad posee. Además, uno de los fines principales de la Semana del Infierno es mostrar a los hombres cómo pueden esforzarse constantemente a pesar de la falta de sueño. Así, durante la Semana del Infierno, no se le permitirá al SEAL dormir un total de horas superior a cuatro. No sólo llegará a cansarse, sino que sus ropas estarán casi todo el tiempo empapadas.

Agrupados en dotaciones de siete hombres, los SEAL llevan consigo sus botes hinchables de 110 kg vayan donde vayan durante la Semana del Infierno, a menudo sobre sus cabezas con los brazos extendidos, posición muy propensa a dislocar los hombros. Durante todo ese período se ejecutan flexiones y otros ejercicios físicos una y otra vez. De noche, los SEAL tienen que realizar largas remadas en sus IBS, obligándoseles a soportar el frío, la fatiga y los desalentadores efectos de la ropa mojada. Para colmo se les ordena una serie de saltos y volteretas en un barro de olor repugnante después de las largas remadas, justo cuando sus brazos están ya tan cansados que aparentemente no van a poder salir de allí, inmersos como están de cintura para abajo. Se incluyen ejercicios de infiltración nocturna, con el castigo de más flexiones en el rompeolas si los instructores los localizan. Ocasionalmente, entre carreras, remadas, flexiones y ejercicios de entrenamiento, puede haber una oportunidad de hasta 30 minutos de sueño frío y entumecido, pero sólo muy ocasionalmente. Cuando por fin termina, la Semana del Infierno ha reducido el total de aspirantes normalmente a la mitad.

Se realizan flexiones con el equipo de inmersión a cuestas, incluidas, las botellas de nitrógeno y oxígeno.

Tras la Semana del Infierno, los SEAL que quedan pasan a entrenarse en el reconocimiento hidrográfico, que incluye exploraciones diurnas, nocturnas y submarinas, pensadas para conseguir información sobre las playas enemigas. Se practica el despliegue a alta velocidad desde los IBS y comienzan los entrenamientos de inmersión.

Al principio de éste, el futuro SEAL es introducido en la forma más elemental de equipo respiratorio, la unidad SCUBA de circuito abierto. Éste, llamado así porque el aire gastado es expelido al agua en lugar de ser reciclado, es el aparato de respiración menos económico pues sólo se utiliza en realidad el 5 por ciento del aire comprimido. Tampoco resulta adecuado para las operaciones clandestinas SEAL, ya que deja una estela de burbujas delatoras y su ruido es suficiente para detonar cargas activadas acústicamente. Sin embargo, el SCUBA es muy útil para el entrenamiento inicial y para las investigaciones bajo el agua, y permite inmersiones hasta una profundidad de 40 metros. También se le emplea en ejercicios organizados para que los SEAL consideren al aparato como parte de ellos mismos. Se suelen realizar flexiones con todo el equipo de inmersión a cuestas, incluidas las botellas de nitrógeno y oxígeno, el cinturón de lastre, etcétera. Durante esta fase, el candidato aprende también el procedimiento correcto para quitarse el equipo de inmersión bajo el agua, nadar un rato alrededor y, después, sustituir el aparato, a menudo mientras los instructores le hostigan para perturbar su concentración.

Tras estos preliminares, el alumno empieza a nadar bajo el agua en la bahía de San Diego, cerca de la base naval anfibia de Coronado, en California. Entre otras habilidades, estos ejercicios están pensados para desarrollar la navegación submarina con la ayuda de la brújula. Pronto, el submarinista pasa a los ejercicios nocturnos y a la solución de problemas tácticos, incluidos los de simulacros de ataques a buques.

Mientras desarrolla sus cualidades de inmersión, el alumno pasa a utilizar equipo más sofisticado. El circuito semicerrado, que también emplea tanques de oxígeno y nitrógeno, es una unidad respiratoria muy fiable y segura, y los SEAL utilizan generalmente el Mk IV SCUBA cuando trabajan con los Vehículos



Aunque las operaciones anfibias y submarinas son la especialidad del SEAL, cada miembro tiene que demostrar su valía como infante de élite. Arriba: los futuros SEAL, armados con fusiles M-16, aprenden técnicas de exploración furtiva, mientras que otros (arriba, a la derecha y en el extremo derecho) luchan por cumplir las exhaustivas rutinas que los convierten en duros combatientes. Derecha y abajo derecha: los SEAL se prestan a agotadores ejercicios en los que llevan compañeros a cuestas a través de un barro viscoso que les llega hasta la cintura.



Distribuidores de Nadadores (SDV) sumergibles, pues permite un tiempo de permanencia bajo el agua de 180 minutos. Aunque también produce una estela de burbujas por su sistema semicerrado, ésta es menos delatora y puede ser encubierta mediante una válvula dispersora. También se usa el sistema de circuito cerrado Emerson en complicadas maniobras en la bahía, y los simulacros de ataque sobre buques se realizan creándose complicados problemas de navegación submarina en cada ejercicio. Durante este período, los futuros SEAL realizan hasta tres inmersiones al día y pronto llegan a acomodarse por completo a cualquier entorno submarino. La parte final del entrenamiento de inmersión de los SEAL implica el empleo controlado del equipo Mk XV SCUBA, en el que la mezcla de oxígeno y nitrógeno necesaria para cada profundidad se gobierna mediante un circuito computerizado.

Tras finalizar esta fase, el SEAL recibe entrenamiento como soldado de exploración e infante ligero de élite. Ello comprende el desarrollo de habilidades tales como el empleo de armas, tácticas de unidad básica para incursiones y reconocimiento, demoliciones y transmisiones por radio. La preparación física durante esta fase es especialmente rigurosa, pero los SEAL que se someten a ella se encuentran ya en las mejores condiciones y aceptan los nuevos desafíos con la mayor naturalidad.

El entrenamiento con armas de fuego es muy completo, al igual que el táctico en ejercicio de reacción rápida, antiemboscadas, eliminación silenciosa de centinelas, captura de prisioneros y diversos tipos de infiltración. El final de esta fase tiene lugar en la isla de San Clemente, al largo de la costa californiana, donde se realizan los pertinentes ejercicios tácticos nocturnos, algunos en tierra y otros en el agua. También se enseñan sofisticadas técnicas de demolición, como la submarina, especialidad de los SEAL. El reconocimiento hidrográfico de posibles lugares de desembarco se combina con el uso de explosivos para la eliminación de obstáculos bajo el agua, para proporcionar a los SEAL el entrenamiento más realista y práctico posible. Una vez finalizados los ejercicios en la isla de San Clemente, el recluta ha terminado en el BUD/S, pero todavía no es un SEAL plenamente cualificado.

El siguiente paso es el entrenamiento paracaidista en Fort Benning. Éste dura tres semanas, durante las que el SEAL hará cinco saltos de apertura automática. Después de las arduas semanas de entrenamiento de salto, el SEAL se somete a la instrucción táctica con su equipo. Éste es el último paso antes de conseguir el "tridente del SEAL". Integrado ya en su equipo, realiza duros ejercicios físicos cada mañana. Junto a los hombres que trabajarán con él en combate, perfecciona sus cualidades tácticas de unidad básica, sus técnicas



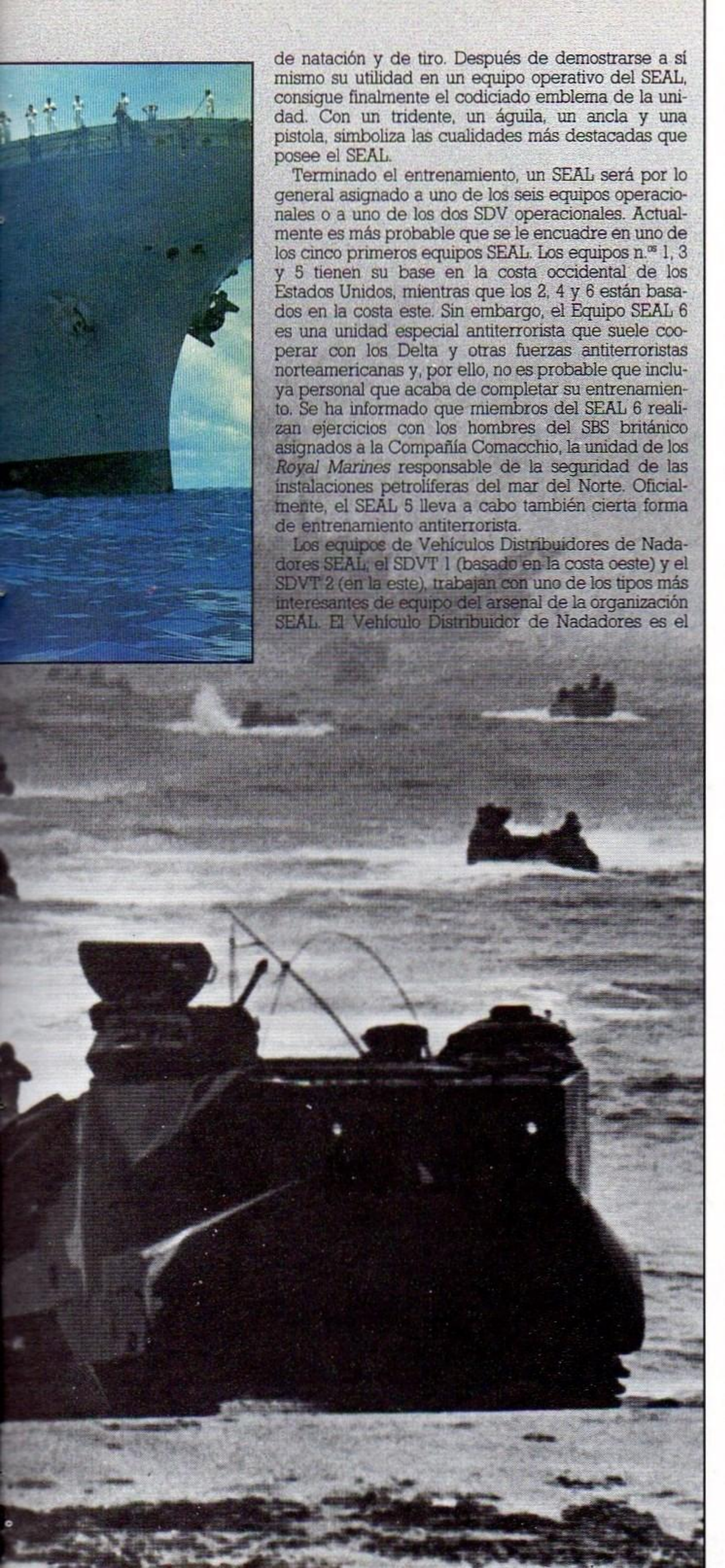
Izquierda: El SEAL lleva puestas las aletas de natación durante los saltos al agua para poder moverse a la máxima velocidad cuando alcance la superficie. Extremo izquierdo: Vehículo Distribuidor de Nadadores biplaza durante un ejercicio. En el entrenamiento, la máxima profundidad operacional del SDV es de 10 metros. Abajo: hombres del SEAL practican la inmersión desde un IBS. Derecha: mediante un sistema de apoyo vital, dos SEAL asisten a un recluta en las condiciones controladas de una cámara de inmersión.

EQUIPO DE CIRCUITO CERRADO

A mediados de junio de 1963 la *US Navy* aceptó para el servicio de sus buceadores el aparato respiratorio de oxígeno circuito cerrado Emerson. Sustituía al Draeger LT Lund II de fabricación alemana que, a su vez, había reemplazado a los modelos italianos Pirelli 901 y 701. El aparato Emerson consiste esencialmente en una botella de oxígeno conectado a dos bolsas respiratorias, una mascarilla y una pieza bucal, además de un contenedor de absorción del dióxido de carbono. Durante el ciclo respiratorio, el oxígeno de la botella pasa a la bolsa de respiración derecha, que ya contiene una cantidad de nitrógeno. En la inspiración, el gas pasa de la bolsa a la pieza bucal a través de una válvula unidireccional. En la expiración, el gas pasa por una segunda válvula unidireccional para empujar el gas acumulado en la bolsa respiratoria izquierda hacia el contenedor de absorción, donde la Baralima granular (hidróxido de bario) elimina el dióxido de carbono. El gas que ya ha sido limpiado en el dispositivo de absorción pasa a la bolsa respiratoria derecha, donde se mezcla con el oxígeno de la botella para la siguiente inspiración. De este modo, el movimiento del gas a través de este sistema asegura que el buceador inhale la mínima cantidad posible de aire sin "refrescar" con oxígeno. Las ventajas del sistema Emerson para los equipos SEAL consisten en que se puede utilizar todo el gas, prolongando el período útil de la botella, y en que no se producen burbujas que delaten al submarinista ante el enemigo. Sin embargo, debido a que el oxígeno es tóxico a una presión de dos atmósferas, el aparato no se puede emplear por debajo de cierta profundidad. También se debe evitar un esfuerzo excesivo, pues la cantidad de dióxido de carbono resultante de ello sobrecargaría el dispositivo de absorción y crearía el peligro de envenenamiento.



Derecha: una de las misiones menos conocidas de los SEAL ha sido la de salvamento de astronautas y sus cápsulas. Aquí, empequeñecidos por la impresionante masa de un portaviones de la *US Navy*, varios SEAL trabajan sobre la cápsula de una nave espacial Apolo tras su regreso a la Tierra en 1971. Abajo: el poderoso *US Marine Corps* emerge frente al un solitario SEAL que permanece vigilante en una playa de la isla de San Clemente, California. Procedentes de buques anfibios de la *US Navy*, los LVTP-7 (Vehículos Oruga de Desembarco de Tropas Modelo 7) del USMC están armados con una ametralladora de 12,7 mm en la torreta y alcanzan los 65 km/h en tierra y 14 km/h en el agua.



de natación y de tiro. Después de demostrarse a sí mismo su utilidad en un equipo operativo del SEAL, consigue finalmente el codiciado emblema de la unidad. Con un tridente, un águila, un ancla y una pistola, simboliza las cualidades más destacadas que posee el SEAL.

Terminado el entrenamiento, un SEAL será por lo general asignado a uno de los seis equipos operacionales o a uno de los dos SDV operacionales. Actualmente es más probable que se le encuadre en uno de los cinco primeros equipos SEAL. Los equipos n.os 1, 3 y 5 tienen su base en la costa occidental de los Estados Unidos, mientras que los 2, 4 y 6 están basados en la costa este. Sin embargo, el Equipo SEAL 6 es una unidad especial antiterrorista que suele cooperar con los Delta y otras fuerzas antiterroristas norteamericanas y, por ello, no es probable que incluya personal que acaba de completar su entrenamiento. Se ha informado que miembros del SEAL 6 realizan ejercicios con los hombres del SBS británico asignados a la Compañía Comacchio, la unidad de los *Royal Marines* responsable de la seguridad de las instalaciones petrolíferas del mar del Norte. Oficialmente, el SEAL 5 lleva a cabo también cierta forma de entrenamiento antiterrorista.

Los equipos de Vehículos Distribuidores de Nadadores SEAL, el SDVT 1 (basado en la costa oeste) y el SDVT 2 (en la este), trabajan con uno de los tipos más interesantes de equipo del arsenal de la organización SEAL. El Vehículo Distribuidor de Nadadores es el descendiente actual de los submarinos de bolsillo y los torpedos humanos desarrollados durante la II Guerra Mundial. Su finalidad principal es transportar buceadores con más rapidez y más lejos, con mucho menos esfuerzo, de lo que ellos podrían alcanzar por sí solos, además de llevar equipo pesado. La información sobre los recientes SDVT tiende a ser secreta, pero se cree que se han equipado algunos para el empleo de armas nucleares. A veces, los SDV son utilizados por los SEAL para llevar armamento convencional, pero en la mayoría de los casos se despliegan únicamente para el transporte de personal.

Hay varios tipos de SDV descritos en el inventario de la *US Navy*. El SDV-EX-VIII está diseñado para llevar seis buceadores de combate y su equipo. Está impulsado por motores eléctricos conectados a baterías, y completamente inundado cuando opera. Los SEAL se mantienen en el vehículo mediante un sistema de soporte vital, complementado con su propio equipo. El vehículo es completamente gobernable en sus planos horizontal y vertical, y el piloto se guía por un subsistema de navegación submarina Doppler. Cuenta con sonar para la evitación de obstáculos y todos los instrumentos eléctricos están instalados en contenedores herméticos.

Desde el acondicionamiento del *Grayback*, se han modificado al menos otros dos submarinos.

Una versión más pequeña es el SDV-EX-IX, que lleva dos ocupantes. A diferencia del SDV-EX-VIII, este modelo también funciona en superficie impulsado por un motor de propano de 55 hp; cuando el SDV se sumerge, se conecta una planta motriz eléctrica. También se emplean algunos SDV más antiguos, que se conservan para fines más específicos. El Mk VII Modelo 2, por ejemplo, es un sumergible de cuatro plazas construido en fibra de vidrio y materiales no ferrosos. Ya que éstos producen una señal magnética y acústica muy baja en los equipos de vigilancia electrónica enemigos, es especialmente adecuado para misiones de infiltración.

Los SEAL asignados a los equipos SDV suelen ser personal de muy alto calibre. Deben ser capaces de entretener sus vehículos además del resto de su equipo, y ser maestros en el empleo de los aparatos de respiración computerizados con mezcla gaseosa Mk XV, los cuales tienen gran autonomía y permiten inmersiones a profundidades consideradas inseguras con otras formas de medios respiratorios.

Cuando deben cubrirse grandes distancias hasta el objetivo, hombres, IBS y embarcaciones SDV son transportados por buques pesados, algunos de los cuales han sido adaptados especialmente para este fin. El ASDV, por ejemplo, es una lancha de desembarco modificada para la misión de lanzar y recuperar los SDV. También, en 1967, la *US Navy* acondicionó un submarino –el USS *Grayback*– para el transporte de equipos SEAL. Se construyeron hangares en la cubierta para el transporte de los SDV y se instalaron camarotes para 67 SEAL totalmente pertrechados (siete oficiales y 60 hombres). El *Grayback* opera desde la bahía de Subic, en Filipinas, la principal base de ultramar de los SEAL y también la base de la Unidad Naval Uno de Guerra Especial de la *US Navy*. Desde el acondicionamiento del *Grayback*, se ha informado que al menos dos submarinos nucleares, probablemente de la clase "Polaris", también han sido convertidos para operaciones especiales.

Cuando un SEAL es asignado a un equipo operacional o a un SDV, puede decirse que está entre la elite de las fuerzas especiales norteamericanas.

LA FORTALEZA DE CRETA

Debido a que Creta debía ser una estación de apoyo a la campaña aliada en Grecia, la población de la isla se vio engrosada con la llegada de 42 000 soldados británicos, tras el colapso del frente macedónico en abril de 1941. Sin embargo, la posesión de Creta suministraría a los planificadores alemanes bases aéreas y marítimas capaces de amenazar las operaciones aliadas en Oriente Medio y, el 20 de mayo, 22 000 soldados alemanes invadieron la isla. El 2 de junio ya se habían tomado las guarniciones de Retimo, Heraklión y Maleme, lo que obligó a los aliados a evacuar a Egipto. Sin embargo, las pérdidas alemanas en la invasión aërotransportada habían sido tan numerosas que los planes para utilizar Creta como base para más operaciones del mismo estilo se vinieron abajo. En su lugar, se quedó en la isla una guarnición de 30 000 soldados como disuasión ante las intenciones aliadas en los Balcanes. Aunque la resistencia cretense a las fuerzas de ocupación alemana no consiguió alcanzar la misma escala que en la Grecia continental, los partisanos nunca sucumbieron de un modo definitivo ante sus opresores. Guiados por agentes de la SOE montaron una red de casas francas y estaciones de radio que proporcionaban protección a los miembros de la resistencia y permitían el seguimiento de los movimientos de tropas alemanas. Había partisanos "mensajeros" para la entrega de cartas cuando el empleo de la radio era imposible.

En febrero de 1944, el comandante Leigh Fermor de la Guardia Irlandesa secuestró al general alemán Heinrich Kreipe en la ocupada isla de Creta.

La oscuridad y el frío eran absolutos en el interior del bombardero Wellington cuando éste abandonó Egipto y comenzó a abrirse paso ruidosamente en la noche a través del Mediterráneo meridional, en dirección a Creta. Pero los cuatro hombres que estaban acurrucados en los endebles asientos de lona mal dispuestos en el suelo del avión, apenas lo notaban; toda su atención se centraba en la arriesgada misión que les esperaba más adelante. A la cabeza de este cuarteto de aspecto indefinible estaba el mayor comandante Patrick Leigh Fermor, con el capitán Billy Stanley Moss como su segundo en el mando. Los otros dos hombres eran cretenses: Manoli Paterakis y Georgi Tyrakis, dos expertos agentes de la SOE, la Ejecutiva de Operaciones Especiales británica. Era la noche del 4 de febrero de 1944 y su misión consistiría nada menos que en secuestrar al general Wilhelm



SECUESTRADO



A comienzos de febrero de 1944, cuatro agentes de la Ejecutiva de Operaciones Especiales británica se abrieron paso en la Creta ocupada por los alemanes. El 23 de abril, cerca de Heraklión, tomaron prisionero al comandante alemán, el general Kreipe. Tras una agotadora marcha, los agentes y su prisionero fueron evacuados el 14 de mayo por la *Royal Navy*.



Müller, comandante de la XXII División *Panzer* de Bremen, basada en Heraklión, en Creta.

Oficial altamente eficaz pero brutal, Müller había sido el cerebro de la captura de la guarnición británica de Leros en noviembre de 1943. Durante su mandato en Creta adquirió una espantosa reputación al someter a la población a tortura y trabajos forzados, y ordenar la destrucción de aldeas enteras como represalia contra los combatientes de la resistencia. Si los secuestradores tenían éxito, supondría un golpe moral para las fuerzas alemanas en la zona y aumentaría la confianza de los cretenses.

Bajo ellos yacía ahora la zona de salto, la planicie de Lasithi, rodeada de desoladas montañas. Conocida por los nativos como el "Valle de los Mil Molinos", la planicie estaba situada en el corazón de la isla de Creta, de 270 kilómetros de longitud. La orden llegó: "¡Agrúpense para saltar!". En medio de la neblina parpadeó una luz verde y Leigh Fermor se zambulló en la negrura de la estela de su avión. Nada más sentir el tirón de su paracaídas al abrirse, escudriñó hacia arriba, por encima de sus hombros, pero el avión ya había quedado oculto por la espesa neblina. A pesar de varios intentos, el piloto fue incapaz de lanzar a los otros tres agentes y el joven mayor descendió solo hacia la reunión con los partisanos que le esperaban abajo. Éstos le llevaron apresuradamente a una de sus cabañas, en donde entró en calor frente a una fogata de leña de olivo y un trago de *raki*, una fuerte bebida local.

Leigh Fermor estuvo confinado en la cabaña durante dos meses antes de unirse a sus compañeros. Otros intentos de salto en paracaídas habían fallado por la densa niebla baja y, finalmente, se decidió enviar el resto del equipo en bote, y las armas y equipo fueron lanzados desde el aire. Esto supuso una marcha de dos días hasta la costa meridional de la isla, más allá de Kastamonitza. Cuando desembarcaron de su lancha de goma, los otros tres agentes fueron recibidos con la noticia de que se había alterado el objetivo. El general Müller había sido sustituido por el general Heinrich Kreipe, recién llegado del frente del Este. Viajaron de noche y se escondieron en los bosques de olivos durante el día, y ascendieron fatigosamente por las laderas de las montañas

Extremo izquierdo: el general Kreipe, tras mandar divisiones en los sectores de Leningrado y Kubán en el frente del Este, fue condecorado con la Cruz de Caballero y trasladado a Creta para una "cura de descanso". Izquierda: una unidad alemana "peina" la campiña cretense a la búsqueda de partisanos.

LA GUERRA AVENTURERA

En 1940 se creó la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE) como servicio secreto independiente responsable ante el ministro de Guerra Económica. Su propósito era animar, organizar y apoyar a los grupos partisanos existentes en países bajo ocupación alemana. Tras la creación de la SOE, Churchill comentó: "Y ahora, prended fuego a Europa". Las misiones de la SOE se desarrollaban en Lisboa, Estocolmo, Berna y El Cairo, y servían para organizar el contraespionaje y las guerrillas. Dividida en seis secciones, la SOE envió 1 800 agentes durante la guerra, con prioridad especial en las islas griegas, Creta, los Balcanes, Europa Central y Francia. El reclutamiento era estrictamente informal, eligiéndose a los futuros agentes tras una cuidadosa valoración de sus capacidades. El entrenamiento se ceñía únicamente a técnicas necesarias en campaña: paracaidismo, explosivos, armas de fuego, reconocimiento, radiotelegrafía y falsificación de documentos. En la misma Creta, la SOE estableció una red de comunicaciones en contacto directo con la Fuerza 133, en misión en El Cairo. Algunos agentes eran voluntarios del Ejército, con un conocimiento especial de la zona, mientras que otros, como Paterakis y Tyrakis, eran nativos de la isla especialmente entrenados en bases de la SOE en Gran Bretaña.

hacia Kastamonitza, donde se alojarían en la seguridad de la cueva de un pastor.

La segunda jornada de viaje los llevó a Skonia, una remota aldea montañesa libre de alemanes, donde festejaron en una taberna su llegada. Aceitunas negras, queso de feta y el inevitable cordero asado fueron rociados con vino tinto, *ouzo* y *raki*. Siguió un brindis tras otro al estilo griego y todo terminó en una gran fiesta cuando la población del lugar en pleno, incluidos los dos policías de la aldea, se sumaron a la recepción ofrecida a los agentes. En Kastamonitza, a donde llegaron al amanecer, la historia fue muy distinta. Allí pasaron el tiempo escondidos tras ventanas fuertemente cerradas, en guardia permanente; la aldea era un hervidero de soldados alemanes procedentes de una casa de reposo recientemente instalada en la localidad.

Mientras estaban en Kastamonitza, llegó Micki Akaumianos, el oficial en jefe de la SOE en la isla, con documentos y pasaportes falsos. Al día siguiente, él y Leigh Fermor cogieron el autobús local para Heraklión, la capital. Mientras tanto, Moss y un grupo de partisanos instalarían una base en las abruptas montañas que dominaban la aldea. Disfrazados de aldeanos cretenses, Leigh Fermor y Akaumianos llegaron a salvo a Heraklión y recorrieron a pie los siete kilómetros hasta Cnossos. Allí, el general Kreipe tenía su estado mayor en la villa de Ariadna, construida por sir Arthur Evans, el arqueólogo británico que había excavado el antiguo palacio. Ahora, rodeada con alambre de espino y cuatro puestos de guardia, y patrullada por soldados armados con subfusiles, la villa era un lugar poco alentador, propenso a todo menos a un asalto directo.

«Entonces grité "Hande hock", con la automática contra su pecho...»

Akaumianos y Leigh Fermor se quedaron con los padres del cretense, que vivían en una granja cerca de la villa, mientras observaban de cerca los movimientos del general y la rutina de las guardias. Pronto resultó evidente que cualquier intento de secuestro tendría que ser durante una de las frecuentes salidas del general y, finalmente, dieron con un intrépido plan para atrapar a Kreipe cuando volviese de noche de una comida de oficiales en Ano Archanes, a 19 kilómetros de la villa. Los secuestradores eligieron como escenario una curva muy cerrada de la carretera de Ano Arnaches, donde el Opel de Kreipe se vería obligado a reducir la velocidad.

Mientras tanto, Moss y sus partisanos, un grupo nada disciplinado, desigualmente vestido y armado hasta los dientes, habían establecido su cuartel general en una estrecha y húmeda cueva excavada en lo alto de una montaña, donde los pastores vecinos les suministraban diariamente comida y bebida. El Domingo de Resurrección se les unieron Leigh Fermor y Akaumianos, y expusieron el detallado plan. Moss y Leigh Fermor, vestidos con uniformes de la policía militar alemana conseguidos por Akaumianos de alguna misteriosa fuente, bloquearían la carretera en la curva en cuestión y detendrían el coche del general. Tras su captura, Kreipe sería maniatado y colocado en la parte trasera del coche y, desde allí, tendrían que abrirse paso entre los puestos de centinelas que encontrasen durante su viaje a través de Heraklión. Los partisanos, bajo el mando de su cabecilla, Bourdzalis, tendrían que encargarse de las patrullas alemanas de la zona. El Opel sería finalmente abandonado y el grupo seguiría viaje hacia la costa meridional a pie, donde serían recogidos por un buque británico. Aquella noche se trasladaron al pequeño pueblo de Skalini, a cinco kilómetros del punto de secuestro. Allí, Leigh Fermor se vio obligado a librarse de Bourdzalis y sus hombres, a quienes no podía impedir que vagasen por la campiña llamando la atención y alertando toda la zona.

A las 17,30 horas del 26 de abril, los dos británicos, con uniformes alemanes y el pelo rapado, bloquearon la carretera. Varios cientos de metros más adelante esperaban Paterakis, Tyrakis, Akaumianos y los partisanos más disciplinados, listos para avisar a los agentes de la llegada del Opel. La hora era las 21.30. A una señal de los partisanos, saltaron de su escondrijo y, balanceando sus lámparas rojas, ordenaron detenerse al coche. Mientras caminaba con calma hacia la puerta, Leigh Fermor pudo reconocer la Cruz de los Caballeros en el uniforme de Kreipe. Éste ordenó la identificación. Según escribió posteriormente el mismo Leigh Fermor:

«Abrí la puerta de un tirón –señal para que los otros saliesen a descubierto– y el interior del coche se llenó de luz. Entonces grité: *"Hande hoch"* (manos arriba) con la automática apoyada contra su pecho y con la otra mano le saqué del coche.»

Con una estricta formalidad, Leigh Fermor informó a su cautivo: «General, es usted prisionero de guerra de los británicos.» El asombrado Kreipe fue rápidamente atado por Paterakis y Tirakis y echado en la parte trasera del automóvil. Un cuchillo en su garganta aseguraba su silencio.

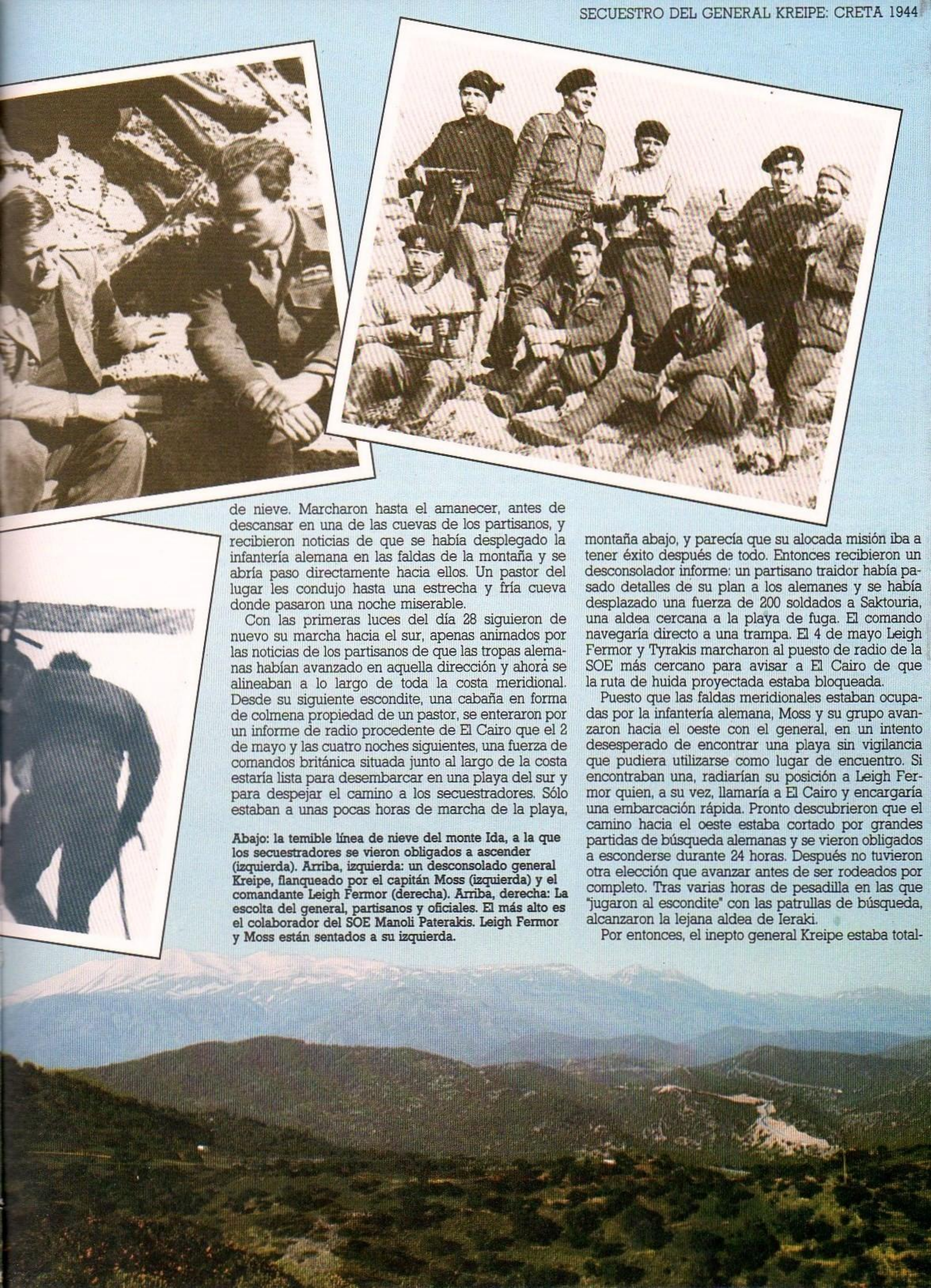
El secuestro había terminado sin obstáculos en 70 segundos y, en 22 puestos de control, el oficial de guardia saludaba ante la vista de la insignia del coche del general y les dejaba paso. Moss iba al volante y Leigh Fermor sentado junto a él, embozado en el abrigo y la gorra de Kreipe. En el cruce de Retimno, Moss y los dos cretenses sacaron a Kreipe con poca ceremonia del coche y lo llevaron por un camino de cabras hacia Anoyia. Antes de seguir, Leigh Fermor condujo el coche a un kilómetro más o menos de la carretera, hacia la playa, donde lo abandonó con una carta que constataba que el general Kreipe había sido secuestrado por comandos británicos sin ayuda de la población cretense, y que estaba en camino a El Cairo. Para su autenticidad, dejó una boina verde, varias colillas de cigarrillos Player y una novela de Agatha Christie en el Opel. Al día siguiente, la BBC informaría que el general Kreipe estaba en camino a El Cairo, para intentar apartar a los alemanes de su pista.

Una vez comprobado que el general había desaparecido realmente, las autoridades alemanas entraron en acción. Los 30 000 soldados en Creta se lanzaron a su búsqueda por toda la isla y los Fieseler Storch sobrevolaron las montañas donde estaban las guaridas de partisanos conocidas. Por toda Creta se distribuyó un salvaje panfleto mal impreso. El general Bauer había tomado el mando de la guarnición alemana y estaba convencido de que tenían a su predecesor en alguna de las aldeas alrededor de Heraklión. El panfleto amenazaba que, a menos que se devolviese al general Kreipe en tres días, esas aldeas serían arrasadas.

El descubrimiento del Opel abandonado junto al anuncio de la BBC burló a los alemanes durante un corto período de tiempo y se detuvo la búsqueda, pero uno de sus agentes informó que Kreipe seguía aún en Creta y se reanudó la caza.

Con un general Kreipe siempre quejándose, el equipo se abrió paso hacia Anoyia a través de una ruda campiña, y llegó al pueblo en el amanecer de 27 de abril. Se pasó el día descansando y, al ponerse el sol, los secuestradores abandonaron el pueblo y siguieron la ascensión por el monte Ida, hacia la línea





de nieve. Marcharon hasta el amanecer, antes de descansar en una de las cuevas de los partisanos, y recibieron noticias de que se había desplegado la infantería alemana en las faldas de la montaña y se abría paso directamente hacia ellos. Un pastor del lugar les condujo hasta una estrecha y fría cueva donde pasaron una noche miserable.

Con las primeras luces del día 28 siguieron de nuevo su marcha hacia el sur, apenas animados por las noticias de los partisanos de que las tropas alemanas habían avanzado en aquella dirección y ahora se alineaban a lo largo de toda la costa meridional. Desde su siguiente escondite, una cabaña en forma de colmena propiedad de un pastor, se enteraron por un informe de radio procedente de El Cairo que el 2 de mayo y las cuatro noches siguientes, una fuerza de comandos británica situada junto al largo de la costa estaría lista para desembarcar en una playa del sur y para despejar el camino a los secuestradores. Sólo estaban a unas pocas horas de marcha de la playa,

Abajo: la temible línea de nieve del monte Ida, a la que los secuestradores se vieron obligados a ascender (izquierda). Arriba, izquierda: un desconsolado general Kreipe, flanqueado por el capitán Moss (izquierda) y el comandante Leigh Fermor (derecha). Arriba, derecha: La escolta del general, partisanos y oficiales. El más alto es el colaborador del SOE Manoli Paterakis. Leigh Fermor y Moss están sentados a su izquierda.

montaña abajo, y parecía que su alocada misión iba a tener éxito después de todo. Entonces recibieron un desconsolador informe: un partisano traidor había pasado detalles de su plan a los alemanes y se había desplazado una fuerza de 200 soldados a Saktouria, una aldea cercana a la playa de fuga. El comando navegaría directo a una trampa. El 4 de mayo Leigh Fermor y Tyrakis marcharon al puesto de radio de la SOE más cercano para avisar a El Cairo de que la ruta de huida proyectada estaba bloqueada.

Puesto que las faldas meridionales estaban ocupadas por la infantería alemana, Moss y su grupo avanzaron hacia el oeste con el general, en un intento desesperado de encontrar una playa sin vigilancia que pudiera utilizarse como lugar de encuentro. Si encontraban una, radiarían su posición a Leigh Fermor quien, a su vez, llamaría a El Cairo y encargaría una embarcación rápida. Pronto descubrieron que el camino hacia el oeste estaba cortado por grandes partidas de búsqueda alemanas y se vieron obligados a esconderse durante 24 horas. Después no tuvieron otra elección que avanzar antes de ser rodeados por completo. Tras varias horas de pesadilla en las que "jugaron al escondite" con las patrullas de búsqueda, alcanzaron la lejana aldea de Ieraki.

Por entonces, el inepto general Kreipe estaba total-

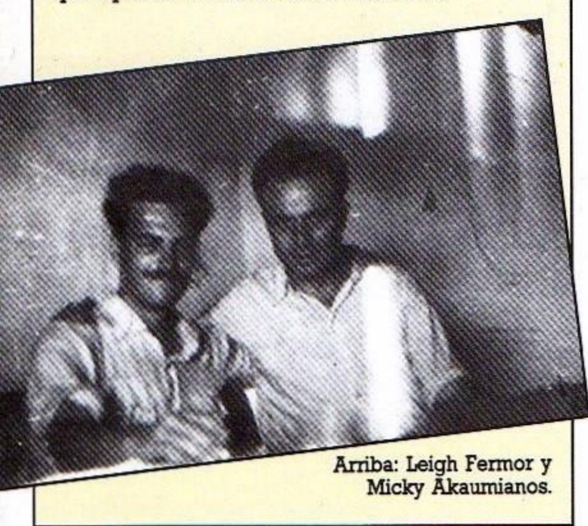
UN HOMBRE CON UNA MISION

Patrick Leigh Fermor se alistó en la Guardia Irlandesa en 1939, tras viajar durante cuatro años a través de Europa central, los Balcanes y Grecia, antes del estallido de la guerra. Ascendido a teniente en 1940, su dominio del griego y el alemán, combinados con un conocimiento de primera mano de la zona, fueron los factores claves para su nombramiento como Oficial de Enlace en Grecia. Después de servir con distinción en las campañas de Grecia y Creta, Leigh Fermor se quedó en Creta tras la evacuación aliada de 1941. Con el apoyo de los agentes de la SOE, permaneció allí dos años, y ayudó a organizar a los partisanos del lugar en operaciones clandestinas contra las fuerzas de ocupación alemanas.

En 1943 fue ascendido a comandante. En julio del mismo año, sólo días después de la invasión aliada de Sicilia, dirigió una fuerza de 22 comandos del SBS en un ataque contra los tres aeródromos de Creta. Esta acción contribuyó a minar la capacidad de la *Luftwaffe* para contener las fuerzas de invasión de Sicilia, unas 480 millas al oeste.

En la más pura tradición británica de la "guerra aventurera" se trazó el atrevido proyecto de secuestrar al comandante alemán de Creta, durante una fiesta en El Cairo, por el propio Leigh Fermor y un joven capitán de los *Coldstream Guards*, William Stanley Moss.

Leigh Fermor fue condecorado con la DSO en 1944 como reconocimiento por su trabajo en Creta y, hacia el final de la guerra, fue comandante de equipo de la Fuerza Especial de Reconocimiento Aerotransportada Aliada que operaba en el norte de Alemania.



Arriba: Leigh Fermor y Micky Akaumianos.

mente exhausto y era incapaz de dar un solo paso más, por lo que se le buscó una mula para seguir montaña arriba hasta otra solitaria cabaña de pastor. El 13 de mayo, Leigh llegó con la bien venida noticia de que se había localizado una playa sin guardia y que una lancha de la *Royal Navy* los recogería allí a las 22,00 horas de la noche siguiente. Partieron una vez más a través de angostos caminos de montaña en dirección a Rodakino. En un trecho especialmente escarpado de arcilla suelta, la mula resbaló y tiró al general, que se rompió el hombro derecho. El precioso tiempo perdido en curarle comenzó a poner en duda si podrían reunirse a tiempo con la embarcación o no; su comandante permanecería, lógicamente, el menor tiempo posible en unas aguas tan infestadas de enemigos.

La noche del 14 bajaron ruidosamente por el escarpado lateral de un acantilado hasta la playa de escape; como remate a sus castigados nervios, el estrépito podía atraer a cualquier alemán situado a varios kilómetros a la redonda. Minutos después de hacer señales al bote que debía estarlos esperando cerca de la costa, oyeron el sonido de los motores de una embarcación –¿amiga o enemiga?–. Siguió un crujido de un bote de goma sobre la playa y fueron rodeados por hombres de cara ennegrecida. Una voz surgió entre ellos: "¿Mayor Leigh Fermor?" Sin ceremonia ninguna, se apresuraron a subir al bote y remaron hacia la embarcación, que les esperaba con los motores en marcha.

Leigh Fermor y su equipo habían sacado adelante un secuestro aparentemente imposible. Fueron recibidos en Mersa Matruh, donde el coronel Bamfield, jefe de los comandos, recibió oficialmente al general Heinrich Kreipe. La guerra había terminado para él.

Abajo: la guerra ha terminado para el general Kreipe. Quizás asombrado por la bravura de sus captores, ofreció poca resistencia durante la huida de las patrullas alemanas que seguían su secuestro. Aborrecido por los partisanos, el general conocía bien su destino en caso de que el intento de secuestro fallase. Aquí se le ve despidiéndose de su escolta a su llegada a Mersa Matruh; su brazo derecho está vendado a raíz de una caída en una ladera cerca de Rodakino. Con los Aliados en la Línea Gustav en Italia, a la espera de romper las defensas enemigas y con los planes de la operación *"Overlord"* ya muy avanzados, el estado mayor británico en Oriente Medio había estado de acuerdo con el intrépido plan de Leigh Fermor. Incluso aunque hubiese fallado la misión, habría servido para desorientar al Alto Mando General alemán respecto a las intenciones aliadas en los Balcanes. Cuando terminó, los valientes esfuerzos del comandante se vieron recompensados por el éxito.





BAUTISMO DE FUEGO

Los "voluntarios" de la recién formada *Luftwaffe* alemana obtuvieron una valiosa experiencia de combate en la Guerra Civil española

La Guerra Civil española de 1936-39 proporcionó a muchos pilotos de la recién creada *Luftwaffe* alemana su bautismo de fuego. Las doctrinas tácticas de combate aéreo que emplearon con tanto éxito en las primeras campañas de la Segunda Guerra Mundial se probaron antes en la guerra española y fue aquí donde muchos de los futuros líderes tácticos de la *Luftwaffe* sostuvieron sus primeros combates aéreos.

Tras la rebelión del 18 de julio de 1936, Alemania



comenzó enseguida a ofrecer su ayuda a las fuerzas derechistas del general Franco. Inicialmente, unos 20 transportes Junkers Ju 52/3m llevaron a las tropas rebeldes desde Marruecos hasta la península. Posteriormente, la mayoría de estos aparatos fueron convertidos a misiones de bombardeo y realizaron su primer ataque sobre el acorazado republicano *Jaime I* en el puerto de Málaga el 14 de agosto. Ese mismo mes, seis cazas Heinkel He 51, junto con instructores aéreos y personal de tierra, embarcaron hacia Cádiz. La intención era que con ellos se equipara y entrenara una unidad de caza nacionalista, pero ante la escasez de pilotos españoles los cazas fueron pilotados por miembros de la *Luftwaffe*; esta unidad, conocida posteriormente por *Jagdstaffel* (escuadrón de caza) Eberhard por su comandante, consiguió seis derribos antes de que finalizara el mes.

La ayuda alemana a los nacionalistas se incrementó con la llegada de refuerzos en setiembre. Dos meses después volvió a incrementarse con la formación de la Legión Cóndor y poco tiempo después el *Jagdstaffel* Eberhard fue absorbido por el ala de caza de la Legión, el *Jagdgruppe* 88.

El despliegue de los pilotos alemanes y su material estuvo rodeado de un considerable secreto. Los parientes y amigos sólo podían escribirles a "Max Winkler, Berlín SW 68", una dirección de cobertura para la Rama Especial W del Ministerio del Aire, a la que concernían los asuntos relacionados con el personal de la Legión Cóndor. Al llegar a España, los "voluntarios" eran dotados con un uniforme de estilo español y asumían un grado temporal mayor al rango que ostentaban en la *Luftwaffe*. Incluso sus compañeros en Alemania sabían muy poco de lo que sucedía en España. El *Oberleutnant* (teniente) Adolf Galland, que se unió a la Legión Cóndor en mayo de 1937, señaló:

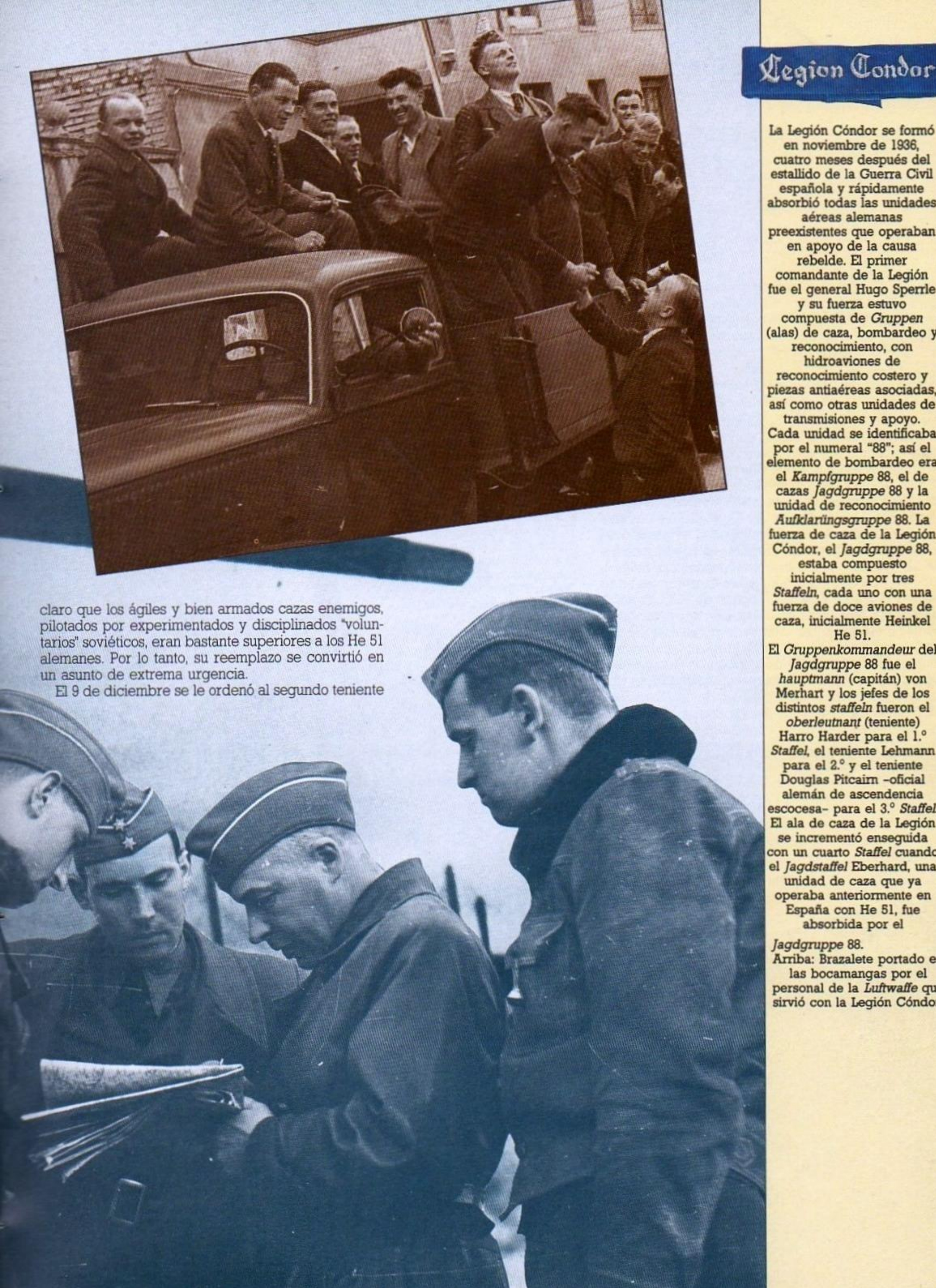
"Uno u otro de nuestros camaradas desaparecía de repente sin haber oído siquiera algo sobre sus órdenes de destino y seis meses después regresaba, bronceado y con gran ánimo. Se compraba un coche nuevo y, en el mayor de los secretos, contaba a sus amigos más íntimos sus notables hazañas realizadas en España, donde se ensayaba, a pequeña escala, la Segunda Guerra Mundial."

Hasta la aparición en las fuerzas aéreas republicanas de los biplanos Polikarpov I-15 y los monoplanos también Polikarpov I-16 soviéticos en noviembre de 1936, los He 51 habían sido capaces de mantener los combates aéreos. Sus oponentes habían sido hasta entonces cazas de origen francés, tales como los CASA Nieuport-Delage NiD 52 y Dewoitine D.372 pilotados por españoles republicanos o por voluntarios extranjeros, estos últimos a menudo mercenarios poco disciplinados atraídos por las altas pagas ofrecidas. Uno de los pilotos del *Jagdstaffel* Eberhard, el *oberleutnant* Knüppel, había obtenido cinco victorias hacia noviembre y los segundos tenientes Trautloft, Henrici y von Howald habían conseguido cuatro victorias cada uno hacia la misma fecha. Sin embargo, el 6 de noviembre el *Jagdstaffel* se vio sorprendido por una fuerza superior de I-15 e I-16. En el posterior combate el *oberleutnant* Eberhard murió al chocar su He 51 con un I-15 y el segundo teniente Henrici sufrió heridas de las que moriría posteriormente. Estaba

Derecha: Un estricto secreto rodeaba al despliegue de los pilotos alemanes en España, quienes normalmente viajaban como simples turistas. En la fotografía, pilotos recién llegados y aún con trajes civiles, son saludados por sus compañeros.

Arriba: Un caza Messerschmitt Bf 109E realiza un ataque a baja cota sobre posiciones republicanas. Abajo, derecha: Pilotos alemanes observan un mapa antes de emprender una misión.

Página 1461: La Legión Cóndor agrupó a todas las unidades aéreas alemanas que operaban en España. Un grupo de pilotos alemanes (superior) descansa entre misiones. Hasta que la Legión recibió los Bf 109 (inferior) los pilotos de caza alemanes tenían que combatir con He 51 contra los muy superiores I-15 e I-16 soviéticos. El mayor as de la Legión Cóndor fue Werner Mölders.



Legion Condor

La Legión Cóndor se formó en noviembre de 1936, cuatro meses después del estallido de la Guerra Civil española y rápidamente absorbió todas las unidades aéreas alemanas preexistentes que operaban en apoyo de la causa rebelde. El primer comandante de la Legión fue el general Hugo Sperrle y su fuerza estuvo compuesta de *Gruppen* (alas) de caza, bombardeo y reconocimiento, con hidroaviones de reconocimiento costero y piezas antiaéreas asociadas, así como otras unidades de transmisiones y apoyo. Cada unidad se identificaba por el numeral "88"; así el elemento de bombardeo era el *Kampfgruppe* 88, el de cazas *Jagdgruppe* 88 y la unidad de reconocimiento *Aufklarüngsgruppe* 88. La fuerza de caza de la Legión Cóndor, el *Jagdgruppe* 88, estaba compuesto inicialmente por tres *Staffeln*, cada uno con una fuerza de doce aviones de caza, inicialmente Heinkel He 51.

El *Gruppenkommandeur* del *Jagdgruppe* 88 fue el *hauptmann* (capitán) von Merhart y los jefes de los distintos *staffeln* fueron el *oberleutnant* (teniente) Harro Harder para el 1.° *Staffel*, el teniente Lehmann para el 2.° y el teniente Douglas Pitcairn –oficial alemán de ascendencia escocesa– para el 3.° *Staffel*. El ala de caza de la Legión se incrementó enseguida con un cuarto *Staffel* cuando el *Jagdstaffel* Eberhard, una unidad de caza que ya operaba anteriormente en España con He 51, fue absorbida por el *Jagdgruppe* 88.

Arriba: Brazalete portado en las bocamangas por el personal de la *Luftwaffe* que sirvió con la Legión Cóndor.

claro que los ágiles y bien armados cazas enemigos, pilotados por experimentados y disciplinados "voluntarios" soviéticos, eran bastante superiores a los He 51 alemanes. Por lo tanto, su reemplazo se convirtió en un asunto de extrema urgencia.

El 9 de diciembre se le ordenó al segundo teniente



La Guerra Civil española estalló en julio de 1936. Al comienzo de la guerra, el país quedó dividido en dos: Galicia, Navarra y parte de Castilla y Andalucía occidental en manos de los sublevados, y Cataluña, País Vasco, Levante y parte del centro y Andalucía oriental en poder de los gubernamentales. La ayuda militar alemana incluyó a la Legión Cóndor de la *Luftwaffe* que combatió en España desde noviembre de 1936 hasta el final de la guerra con la victoria nacionalista en abril de 1939.

Hannes Trautloft que se presentara en el aeródromo de Tablada, cerca de Sevilla, donde se llevaba a cabo una evaluación del nuevo caza Messerschmitt Bf 109. Se habían enviado por mar tres prototipos a España y el jefe del estado mayor de la Legión Cóndor, el *oberstleutnant* (teniente coronel) Freiherr Wolfram von Richthofen, primo del as de la primera guerra mundial, estaba ansioso por saber si el nuevo tipo podía convertirse en un sustituto adecuado para los He 51. Trautloft estaba bien cualificado para llevar a cabo las pruebas. Uno de los pilotos instructores originales que llegó a España en agosto de 1936, Trautloft tenía el dudoso mérito de haber sido el primer piloto de la *Luftwaffe* en ser derribado durante la Guerra Civil española. En efecto, el 13 de agosto, que comenzó bien para Trautloft al derribar un bombardero republicano Potez 540, terminó con su propio derribo ya que no advirtió la presencia de un Dewoitine D.370 enemigo que se le acercó demasiado. La primera ráfaga del caza republicano fue muy eficaz y Trautloft tuvo que lanzarse en paracaídas.

Para un piloto tan grueso como Trautloft, la cabina del Bf 109 era muy estrecha, pero quedó notablemente impresionado con las prestaciones globales del caza y se convenció de que este aparato permitiría a la Legión Cóndor mantener la superioridad aérea sobre los republicanos. El turno de Trautloft terminó en febrero de 1937 y a su regreso a Alemania pudo informar de sus puntos de vista a Hitler en persona.

Se concedió prioridad al suministro de suficientes Bf 109 para la Legión Cóndor para que inicialmente un solo *Staffel* del *Jagdgruppe* 88 fuera reequipado. En marzo de 1937 llegaron a España 16 Bf 109B del primer lote de producción. Se reequipó al 2º *Staffel* del *Gruppe* que estuvo operacional al mes siguiente. Los He 51 sobrantes se cedieron a Brigada Hispana, donde estos biplanos se utilizaron en misiones de ataque al suelo, y se reservaron los combates aéreos para los Bf 109, de superiores prestaciones. Al mismo tiempo se asignó un nuevo *Staffelkapitän* (líder de escuadrón) para que mandara al 2º *Staffel* del *Jagdgruppe* 88: el *oberleutnant* Günther "Franzl" Lützow,

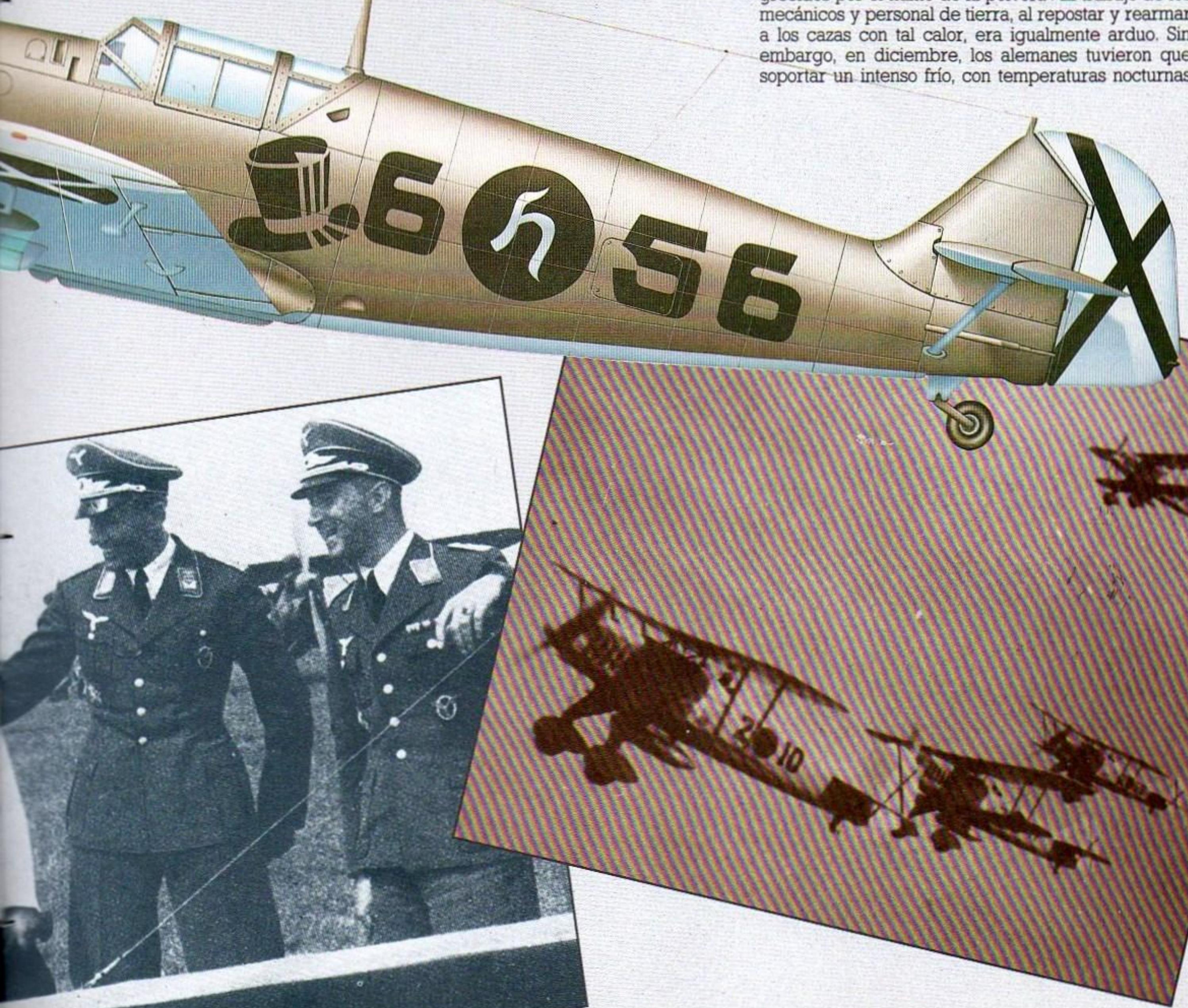
Abajo: Restos de un caza Polikarpov I-16 republicano, destruido durante un ataque de la Legión Cóndor sobre el aeródromo republicano de Villajuiga, en Cataluña. Derecha: El Bf 109D del *Gruppenkommandeur hauptmann* (capitán) Gotthardt Handrick, comandante del *Jagdgruppe* 88, el ala de caza de la Legión Cóndor, a partir de julio de 1937 en adelante.

Inferior izquierda: Tres de los pilotos más distinguidos de la Legión Cóndor. De derecha a izquierda: Wolfgang Schellmann, Harro Harder y Werner Mölders. Inferior derecha: Una patrulla de Heinkel He 51 de la Legión Cóndor. El biplano He 51 fue el "peón de brega" de la Legión. Inferior en distintos aspectos a sus enemigos de construcción soviética, los cazas Polikarpov I-15 e I-16, fue sustituido gradualmente por el Bf 109.

un hombre alto, de aspecto arrogante, considerado por uno de sus compañeros como "un auténtico *gentleman* con un fino sentido del humor". Lützow reclamó la primera victoria aérea de un Bf 109 en España el 14 de abril, cuando derribó a un I-15 sobre el Frente Norte. Sin embargo, hasta julio, durante los fieros combates en Brunete, los Bf 109 no comenzaron a actuar considerablemente en los combates aéreos con los cazas republicanos.

Durante la batalla de Brunete, se requirió que los Bf 109 volaran de tres a cuatro misiones al día y la mayoría de ellas terminaban en combate con aviones enemigos. Por regla general, los Messerschmitt realizaban tareas de escolta a gran altura para los aviones de reconocimiento y bombardeo, a cotas superiores a los 6 000 m. Los cazas alemanes tenían un techo más alto que sus oponentes de fabricación soviética y eran más veloces que el I-16 a alta cota y en picado. Sin embargo, los cazas soviéticos eran a su vez mucho más maniobrables y el I-16 tenía una velocidad ascencional superior. El armamento, tanto del Bf 109B como del I-16 Tipo 5, comprendía dos ametralladoras montadas sobre el capó del motor, pero las armas ShKAS de 7,62 mm soviéticas tenían una velocidad inicial mayor y una cadencia de tiro igualmente superior a las MG 17 de 7,9 mm alemanas. Por lo tanto, los pilotos alemanes tenían que explotar las óptimas cualidades de sus cazas para atacar a las formaciones de caza republicanas desde altitudes superiores y mediante pasadas en picado. Con tales tácticas, podían pillar desprevenidos a los pilotos menos experimentados antes de que el resto de la formación enemiga tuviera la oportunidad de reaccionar. Entre los pilotos alemanes con mayor éxito en esta época se encontró el segundo teniente Rolf Pingel, que consiguió cuatro victorias en España, y el *Feldwebel* (sargento) Wilhem-Peter Boddem, que consiguió nueve derribos.

Los bombarderos republicanos atacaban frecuentemente el aeródromo del 2° *Staffel* en Ávila y durante una de estas incursiones, el 23 de julio de 1937, los Bf 109 consiguieron despegar para interceptarlos. Fue tal el éxito conseguido que ni una sola bomba logró caer sobre el aeródromo, mientras que el sargento Boddem conseguía derribar uno de los bombarderos. Además de la tensión de realizar numerosas misiones de escolta, los pilotos alemanes tenían que soportar el intenso calor, con temperaturas diurnas que alcanzaron a veces cifras tan elevadas como 46 grados centígrados. El *oberleutnant* Adolf Galland, que se convirtió en *staffelkapitän* del 3° *Staffel* (equipado aún con He 51) en el verano de 1937, recordaba que "en los días de más calor volábamos en bañador y regresábamos de las misiones convertidos en mineros, chorreando sudor, manchados de aceite y ennegrecidos por el humo de la pólvora". El trabajo de los mecánicos y personal de tierra, al repostar y rearmar a los cazas con tal calor, era igualmente arduo. Sin embargo, en diciembre, los alemanes tuvieron que soportar un intenso frío, con temperaturas nocturnas



EL CAMPO DE PRUEBAS

La Guerra Civil española proporcionó un campo de pruebas altamente eficaz para los jefes de las unidades de caza de la *Luftwaffe* de la Segunda Guerra Mundial. Werner Mölders, a su regreso a Alemania, tuvo una especial influencia en el entrenamiento de las unidades de caza de la *Luftwaffe* en tácticas radicalmente nuevas basadas en la *Schwarme* de cuatro aparatos que dieron a los pilotos alemanes considerables ventajas en las campañas iniciales de la Segunda Guerra Mundial. Mölders combatió en la Batalla de Inglaterra como *Kommodore* del *Jagdgeschwader* 51 y fue el primer piloto del mundo en derribar más de 100 aviones enemigos - su cifra de victorias final fue de 115. Con 28 años, Mölders fue nombrado General de la Caza, pero en noviembre de 1941 murió en un accidente aéreo. El sucedor de Mölders fue Adolf Galland que había continuado el desarrollo de las tácticas de apoyo al suelo de la *Luftwaffe* a su regreso de España y mandó una unidad de ataque al suelo durante la campaña de Polonia, en setiembre de 1939. Galland nunca abandonó su esperanza de regresar al combate aéreo y, una vez conseguida esta ambición, su ascensión fue meteórica. En agosto de 1940 se convirtió en *Kommodore* del *Jagdgeschwader* 26. Tras su dimisión como General de la Caza en enero de 1945, Galland formó y lideró la *Jagdverband* 44, unidad equipada con reactores, y terminó la guerra con 103 victorias. Günther Lützow y Hannes Trautloft, al igual que Mölders, jugaron un importante papel en el entrenamiento de los jóvenes pilotos de la *Luftwaffe* con vistas a la inminente guerra mundial, y ambos sirvieron posteriormente como coroneles del estado mayor de Galland. Muchos otros veteranos de la Legión Cóndor llegaron a mandar *Gruppen* (alas) o *Geschwadern* (escuadrones) durante la Segunda Guerra Mundial, entre ellos Balthasar, von Bonin, Oesau, Pingel, Schellmann y Schilichting.

de hasta 20 grados centígrados bajo cero, por lo que tenían que poner en marcha los motores periódicamente durante la noche para evitar que se congelara el aceite.

La política alemana de rotar a los pilotos de la Legión Cóndor ocasionó numerosos cambios de mando en el *Jagdgruppe* 88 durante la segunda mitad de 1937. En julio, el *hauptmann* (capitán) Gotthardt Handrick, ganador de una medalla de oro en los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936, se convirtió en el *Gruppenkommandeur* (comandante de ala). El buje de su Bf 109 se decoró con el símbolo de los cinco aros olímpicos. Posteriormente el veterano *staffelkapitän* del 1° *Staffel* del *Jagdgruppe* 88, el *oberleutnant* Harro Harder, regresó a Alemania. En esa fecha sus diez victorias representaban el más alto palmarés conseguido por un piloto alemán en España y sólo dos de sus camaradas lo mejorarían. Su lugar lo ocupó Lütwoz, trasladado desde el 2° *Staffel*, ya que para entonces el 1° *Staffel* estaba dotado ya con Bf 109B y se necesitaba a un comandante experimentado. El sustituto de Lützow, el *oberleutnant* Joachim Schlichting, regresó a Alemania en noviembre de 1937 y por tanto el mando del 2° *Staffel* pasó al *oberleutnant* Wolfgang Schellmann. Schellmann finalizaría su destino en España con 12 victorias.

Mientras sus camaradas explotaban las altas prestaciones del Bf 109, los pilotos del 3° *Staffel* de Adolf Galland operaban aún con los He 51 en misiones de ataque al suelo, un estado de cosas que Galland vio como "de lo más lamentable ya que los combates aéreos, después de todo, dan la mejor prueba de la habilidad y pericia de un piloto de caza". A pesar de todo, la tarea de Galland en España fue la de obtener una alta reputación en el desarrollo de las tácticas de apoyo al suelo para la *Luftwaffe*.

En enero de 1938, el *Jagdgruppe* 88 registró su 100ª victoria aérea, un logro que iniciaba un año de duros combates aéreos en el que la superioridad de los cazas de la Legión Cóndor quedó firmemente establecida sobre los republicanos. Durante las etapas finales de la batalla de Teruel, los Bf 109 de la Legión realizaron una de sus acciones de mayor éxito de toda la guerra. El 7 de febrero, el *hauptmann* Handrick mandaba a los 1° y 2° *Staffeln* en una misión de escolta de bombarderos cuando se toparon con una enorme formación de unos 20 bombarderos republicanos Tupolev SB-2. Como no había trazas de cazas de escolta, los Bf 109 se lanzaron sobre los bombarderos enemigos. Varios SB-2 cayeron a tierra incendiados tras la primera pasada alemana. Luego, tardíamente, tres escuadrones de cazas republicanos I-16 intervinieron en un inútil intento para evitar la carnicería. Se desarrolló una confusa *mêlée* cuando los Bf 109 centraron su atención en los ágiles I-16. Sin embargo, los pilotos republicanos no estaban dispuestos a combatir y, tras pocos minutos, rompieron el contacto. En la lucha habían caído dos I-16 y diez bombarderos SB-2 ante los cazas alemanes, contra ninguna pérdida de éstos. Ese mismos día el teniente Wilhelm Balthasar consiguió derribar cuatro aparatos enemigos en una misma salida al interceptar una incursión de bombarderos escoltados contra el aeródromo del *Jagdgruppe* 88 en Calamocha.

Piloto, Legión Cóndor, España 1939

El piloto lleva un uniforme alemán de la RAD, adaptado para la Legión Cóndor y botas alemanas de oficial. En el bolsillo del pecho lleva una "Cruz Española" y sobre ella una insignia de piloto de la Fuerza Aérea española.



Abajo: Un Bf 109E cedido al Ejército del Aire español -versión más potente y mejor armada que llegó a España demasiado tarde para entrar en combate. Superior derecha: *Freiherr* von Richthofen (izquierda), jefe del estado mayor de la Legión Cóndor, recibe una medalla durante un desfile para celebrar la victoria final, en abril de 1939. Derecha: Parada de la Legión Cóndor en Berlín en junio de 1939; Hitler y Goering (izquierda) marchan junto a los jefes de la Legión, Hugo Sperrle y *Freiherr* von Richthofen.

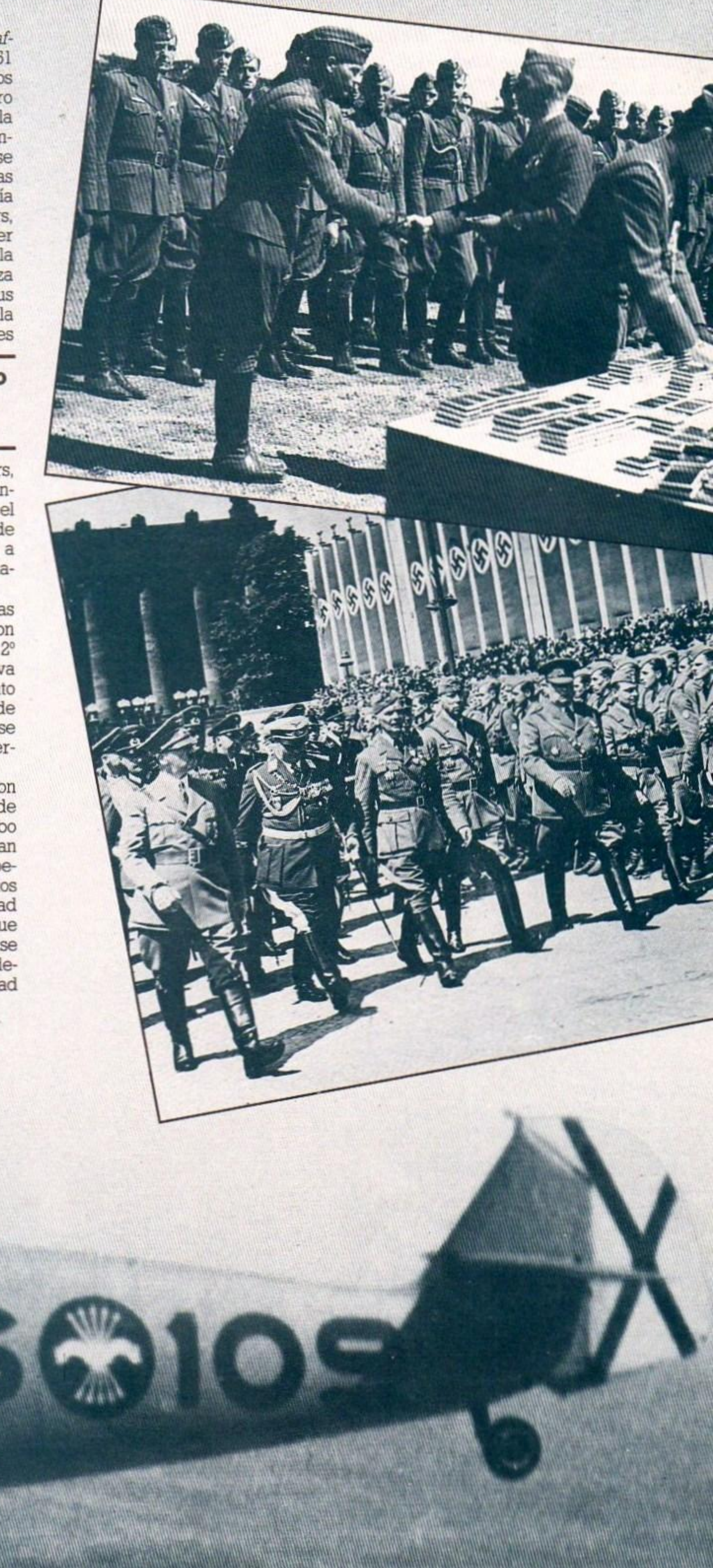
El largamente operado reequipamiento del 3° *Staffel* con Bf 109 se produjo en junio de 1938 y sus He 51 fueron transferidos al reformado 4° *Staffel*. Los nuevos cazas eran modelos Bf 109D, armados con cuatro ametralladoras MG 17 para poder contrarrestar la potencia de fuego de los I-16 Tipo 10, armados también con cuatro ametralladoras, que por entonces se suministraban a los republicanos. Por esas mismas fechas Galland había regresado a Alemania y había cedido el mando al *oberleutnant* Werner Mölders, Mölders, un joven oficial reservado y de carácter serio, se convirtiría en el "as" con más victorias de la Legión Cóndor y uno de los líderes tácticos de caza de la *Luftwaffe*. El 15 de julio él mismo con seis de sus Bf 109D realizó la primera misión de este tipo. En ella atacaron a unos 40 I-15 y los alemanes derribaron tres

"Sólo sufrimos ligeras bajas debido al inadecuado entrenamiento de nuestros oponentes"

de ellos sin pérdidas propias. Aparte de Mölders, otro piloto destacado fue el agresivo y grueso segundo teniente Walter Oesau. Cuatro días más tarde el *Staffel* combatió contra cazas I-16 y derribó cuatro de ellos. Cuando Mölders dejó el mando del 3° *Staffel*, a finales de noviembre, había incrementado su palmarés personal a 14 victorias.

A comienzos de 1939 se incrementaron de nuevo las capacidades de combate del *Jagdgruppe* 88 con las entregas del mejorado Bf 109E. Sin embargo, el 2° *Staffel*, el primero en ser reequipado con la nueva variante, no completó la conversión de entrenamiento antes de que finalizaran las hostilidades a finales de marzo. La última victoria de la Legión Cóndor se produjo el 5 de marzo y la obtuvo el teniente Hubertus von Bonin.

Los pilotos de caza del *Jagdgruppe* 88 reclamaron un total de 313 derribos en España, con la pérdida de sólo 42 de sus aviones ante el enemigo. Aunque hubo ocasiones en las que los cazas republicanos habían amenazado con hacerse dueños de la situación, especialmente antes de la llegada de los Bf 109, los pilotos del *Jagdgruppe* 88 consiguieron la superioridad aérea. Posteriormente el teniente Lützow explicó que "el hecho de que sufriéramos sólo leves bajas se debió al inadecuado entrenamiento y al errático liderazgo de nuestros oponentes y a la mayor velocidad de nuestros aviones de caza".



ENTRENA DURO, PELEA FACIL

Izquierda: El primero de los paracaidistas de un pelotón de la 148ª Batería se lanza desde la parte trasera de un transporte C-130 Hércules. Abajo: Preparación de un trineo *(polk)* durante un ejercicio de inserción en el Ártico. Se lanza cuando la mitad del equipo ya ha saltado. Derecha: Un pelotón desciende agrupado y guía sus paracaídas dirigibles para realizar un aterrizaje muy cerca unos de otros.



Los hombres de la 148.ª Batería de Observación Avanzada deben combinar las habilidades de los paracaidistas y los comandos

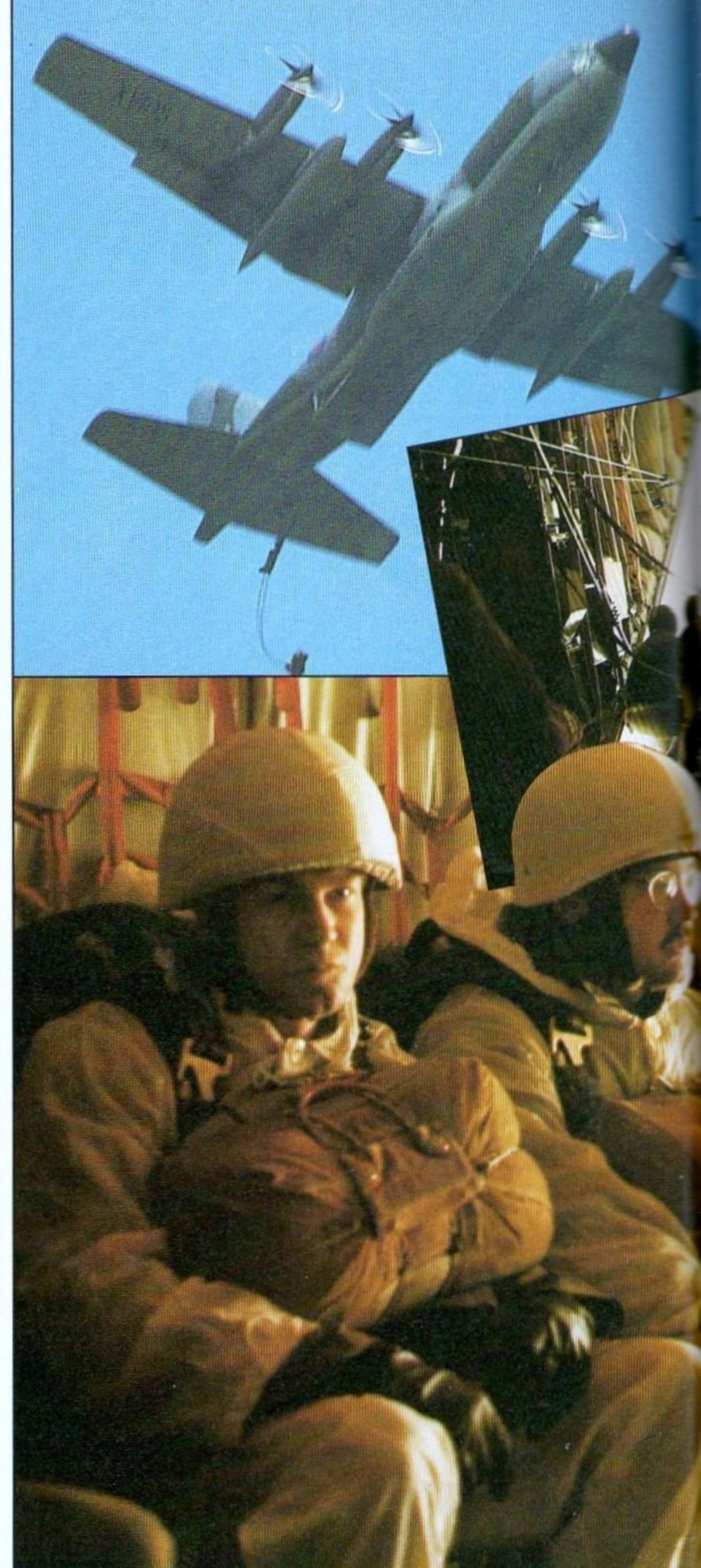
A los comandos de la 148ª Batería de Observación Avanzada de la Real Artillería británica no les ha sido fácil unirse a dicha unidad. Normalmente, el proceso de selección se inicia a lo largo de pruebas físicas que prueban la determinación, capacidad y resistencia de cada uno de los voluntarios. La 148ª Batería es la única unidad británica en la que sus miembros deben ser tanto paracaidistas como comandos y cada recluta debe pasar un curso en la Compañía de Selección de Paracaidistas del Regimiento de Paracaidistas (Compañía "P") y otro en los Comandos de la Real Infantería de Marina. Sólo entonces se les permite acceder al entrenamiento especializado.

Una vez que los voluntarios se han ganado sus boinas verdes y sus alas de paracaidista, son transferidos al cuartel general de la 148ª Batería en Poole, Dorset. Allí aprenden las técnicas del NGA (*Naval Gunfire Assistant*, asistente de artillería naval) y durante los siguientes seis meses de duras pruebas se familiarizan con toda la gama completa de equipo de radio del ejército y, eventualmente, aprenden a recibir mensajes en morse a razón de 18 palabras por minuto. Se les enseñan las técnicas especiales de artillería naval y de ajuste del tiro artillero y toda una amplia gama de sofisticados sistemas de códigos.

Aparte de dominar los aspectos puramente técnicos de sus tareas previstas, aprenden a perfeccionar el arte del camuflaje, construyen escondrijos de observación fuera de las alambradas de tela metálica y redes de camuflaje y vegetación desde los que se pueda observar sin riesgo de ser descubierto. Practican asimismo el descenso desde helicópteros, incluido el descenso desde 60 m, utilizado para abrir una brecha en la jungla e insertar un equipo en un bosque tropical lluvioso, así como una forma especializada de paracaidismo. Este último supone el salto desde la puerta de cola de un Hércules con un paracaídas orientable de 6,7 m de campana. Mediante esta técnica se permite que un equipo de Observación Avanzada (FO) de cinco hombres se acerquen unos a otros lo máximo posible en el aire y aterricen juntos en lugar de a lo largo de una prolongada línea.

Todo el proceso de selección de los reclutas de la 148ª Batería dura un año, en caso de que el voluntario no haya sufrido heridas, ya que es un entrenamiento muy duro. La recompensa es convertirse en el miembro más novato de un equipo FO (observación avanzada), en donde ya puede comenzar a aprender el trabajo real para el que estaba destinado después de haber gastado tanto sudor.

Dos de los equipos FO de la 148ª Batería están dedicados a las operaciones anfibias. Se entrenan como buceadores y como timoneles de pequeñas lanchas que son utilizadas tanto por ellos mismos como por un SBS (*Special Boat Squadron*, escuadrón especial de lanchas de la Real Infantería de Marina). Las operaciones anfibias son las más delicadas debido a que siempre se enfrentan a dos elementos hosti-



Equipados con camuflaje blanco para asegurar su ocultamiento máximo sobre el terreno cubierto de nieve, un equipo de observación avanzada de la 148ª Batería espera el momento de realizar un salto en paracaídas en el Círculo Polar Ártico. Extremo derecha: La resistencia y la capacidad de adaptación son fundamentales para las largas marchas, un aspecto del entrenamiento de la 148ª Batería que se obtiene en el Curso de Comandos y en la Compañía P.



Abajo: Los observadores de la 148ª Batería pueden dirigir fuertes bombardeos artilleros desde navíos de la *Royal Navy* como esta fragata de la clase "Tipo 21", la HMS *Amazon*, cuyo cañón Mark 8 puede lanzar 798 kg de proyectiles por minuto. Derecha: Un Thunderbolt II dispara proyectiles contracarro con su enorme cañón de siete tubos.

les: el enemigo y la mar, y se necesita un alto grado de experiencia para encararse a los drásticos cambios del tiempo y del estado de la mar. Sólo los hombres más experimentados de la 148ª Batería son seleccionados para estos equipos y tienen que pasar por otro período de entrenamiento.

Aparte de aprender reparaciones y mantenimiento, el entrenamiento con las lanchas ayuda a desarrollar las cualidades marineras y la pericia navegacional y se practican largas travesías, en las que aprenden a llegar a tierra utilizando el viento y las mareas. Este entrenamiento puede resultar frío, húmedo y tedioso. Se realizan regularmente y pueden convertirse en situaciones reales de desastre.

En un reciente ejercicio de la OTAN en el Báltico, fui lanzado en paracaídas junto con un equipo FO sobre un mar agitado, a cinco millas de la costa de Dinamarca y con un bote de asalto inflable Gemini en mitad de una oscura noche. Seguimos a las luces verdes del bote que cayó al agua, dándonos cuenta de que mientras luchábamos para salir de los arneses de nuestros paracaídas, el oleaje (con olas de un metro o más de altura) no nos permitía localizarnos unos a otros o al bote. Después de 20 frenéticos minutos, nos encontrábamos todos a salvo a bordo, pero una de las secciones inflables tenía una perforación y el bote estaba lleno de agua.

Tuvimos que sacar el motor de su bolsa impermeable con sumo cuidado sin dejarlo caer en el mar o en el agua del fondo del bote. Cuando lo colocamos en su lugar, se negó a funcionar. El cabo Muncer "Herman" localizó la caja de herramientas y sacó las bujías para secarlas. El oleaje era muy fuerte, perdió el equilibrio y cayó por la borda en mitad de la oscuridad –¡con las bujías! Varios angustiosos minutos después reapareció en mitad de las olas con las bujías asidas fuertemente sobre su cabeza, como la Dama del Lago con la espada *Excalibur*. El artillero Nick Allin y el cabo Paddy Fergurson le arrebataron las bujías y dejaron a Muncer en el agua hasta que las colocaron en su sitio. El motor arrancó y nos dirigimos hacia la distante costa.

El bote estaba tan anegado de agua que en lugar de cabalgar sobre el mar Báltico, el agua sobrepasaba la proa y salía por la popa, justo debajo del escape del motor. Paddy Ferguson, nuestro timonel, se estaba mareando en la popa y procuraba por todos los medios mantener el rumbo correcto además de intentar no vomitar sobre el motor. Todos estábamos ateridos de frío y temblábamos sin poderlo evitar. A medida que nos acercábamos a la costa, el tiempo parecía empeorar y en los últimos metros finales, a través de un bosque de largos mástiles de pesqueros que sobresalían del agua, saltamos del bote y nadamos con nuestros pies de pato.

Nos llevó toda una hora arrastrarnos hacia la empinada playa y llegar a un pequeño bosque. Los árboles eran tan espesos que fue posible esconder el bote completamente sin tener que excavar un hoyo, algo que agradecimos pues estábamos exhaustos.

Estas maniobras duraron otros diez días más, fecha en la que estábamos más que listos para la "carrera" hacia Copenhague. Desgraciadamente, mientras habíamos estado en el mar "luchando" con nuestra Gemini, la fuerza de desembarco principal disfrutaba de

Organizó un fuego artillero prefijado, que empleó munición fumígena, de explosión aérea, iluminante y de alto explosivo

un "fin de semana cultural" en la capital danesa. En vez de ello, todo lo que tuvimos fue una lenta travesía en el HMS *Fearless* después de las maniobras, de vuelta hacia el Canal de la Mancha, por los estrechos de Dover, para regresar a casa en Plymouth.

El campamento de Prácticas, donde se realizan los entrenamientos con fuego real, es la parte técnica más importante del año de entrenamiento. Los equipos FO, junto con las partidas de observación (OP) de las baterías artilleras de los comandos, realizan una rigurosa evaluación de su habilidad en el control artillero bajo la atenta mirada del Oficial de Mando (CO) del 29º Regimiento de Comandos de la Real Artillería. El Campamento de Prácticas finaliza con un



ejercicio de prueba del CO. Esto supone que las partidas de observación tienen que realizar largas marchas nocturnas, emplazar los cañones antes del amanecer y comenzar a disparar, cambiando frecuentemente de posición durante todo el día, con lo cual terminan completamente exhaustos.

La práctica más importante a realizar es la coordinación artillera; ésta alcanza su nivel más sofisticado durante un Plan de Tiro en el que todas las baterías de cañones dentro del mismo alcance se utilizan en apoyo de un ataque. El comandante de la unidad atacante recibe los informes del artillero mayor, que a veces puede tener el rango de sólo capitán, e incluso de *bombardier* (cabo de la Real Artillería). El artillero organiza un plan de tiempos de fuego de apoyo prefijado, combinando varias clases de munición (fumígena, de explosión aérea, iluminantes o de alto explosivo). También se pueden utilizar cazabombarderos a reacción.

Durante las dos o tres rigurosas semanas en el Campamento de Prácticas, se realizan largas marchas portando el equipo pesado en mitad del inevitable mal tiempo y con la carencia de sueño adecuado, todo ello combinado con la compleja pericia técnica y velocidad de pensamiento requeridas para la planificación artillera que, juntos, exigen una fuerte demanda en cada participante. Los servidores de los cañones pasan el tiempo corriendo con sus piezas artilleras de un lugar a otro, combatiendo contra los ataques de la "infantería enemiga" y respondiendo velozmente a las llamadas de los OP con fuego de precisión. "Entrenarse duro es pelear fácil", es el lema: y funciona.

La 148ª Batería tiene dos misiones en tiempo de guerra: obtener informes de inteligencia y atacar a las posiciones enemigas con fuego naval, artillero y de aviación. Antes se envía a un equipo FO para que localice las posiciones del enemigo, para que la artillería caiga con precisión sobre ellas; ello también implica a veces una buena información sobre la propia zona. Por ejemplo, durante la guerra de las Malvinas de 1982, se obtuvieron planos de la ciudad de Stanley, fotografías detalladas de todos los edificios y las posibles localizaciones de un buen número de posiciones argentinas confirmadas y supuestas antes de que el equipo FO fuera enviado al norte de la ciudad en las dos últimas semanas de la campaña. En otros casos el equipo no habría tenido información anterior de ningún tipo.

Si los equipos de Observación Avanzada (FO) son

Izquierda y abajo: Guiado por los datos suministrados por un Controlador Aéreo Avanzado (FAC) de la 148ª Batería, un Jaguar lanza su mortífera carga de bombas de racimo.

SELECCIÓN INICIAL

Se requiere que los futuros miembros de la 148.ª Batería realicen los cursillos de cualificación tanto de la Real Infantería de Marina como del Regimiento de Paracaidistas en los que, a pesar de que en apariencia sean similares, pueden evaluar capacidades bastante diferentes. El objetivo del curso de comandos es producir un hombre que recuerde que estar mojado, tener frío o estar cansado es lo normal y, por tanto, irrelevante. Asimismo aprende tácticas específicas de comando que le ayudaran en sus misiones tanto en el mar como en la costa y a trabajar completamente de noche si es necesario. Tiene que pasar por una amplia gama de pruebas que van desde el *"30-miler"* en Dartmoor, el curso de asalto, el curso de cuerdas de Tarzán, las 12 millas de túneles llenos de agua, la marcha rápida de nueve millas y el transporte de cargas. Todas las pruebas están precedidas por largos, penosos y poco confortables ejercicios. El paracaidista tiene que ser capaz de crecerse en su esfuerzo máximo durante el tiempo que tarda en ser reaprovisionado en su zona avanzada de lanzamiento y antes de que su unidad sea relevada. La carrera con camillas, el curso de asalto, las marchas, las marchas de combate, las de velocidad y el transporte de cargas que no pueden compararse con las pruebas de comando porque generalmente tienen lugar directamente desde el campamento sin los penosos ejercicios que preceden a las pruebas de comandos. No hay tiempos mínimos estrictos tampoco; los instructores imponen las más severas pruebas y mediante la observación de las reacciones del individuo se asegura de que cada uno llega hasta su propio límite.

ENTRENAMIENTO ÁRTICO

Cada año la 3.ª Brigada de Comandos pasan el invierno en Noruega. El entrenamiento allí es progresivo, y se enseña a los nuevos reclutas "las reglas básicas del Ártico", para sobrevivir en un medio ambiente helado y a esquiar correctamente. Se realizan pruebas de doce millas sobre esquíes, y cargados con pesadas mochilas, fusiles y con una prueba de tiro a mitad de camino. Otra prueba, menos vital, es la "Carrera de Nigs" en la que los novatos compiten sobre la nieve gruesa llevando exclusivamente botas, guantes y gorros de lana. Las prácticas de artillería se realizan en el campo de tiro de Hjerkinn, a 900 m sobre el nivel del mar y bastante al interior, donde el tiempo es extremadamente frío. La 148.ª Batería pasa también una semana lanzándose en paracaídas sobre los remotos fiordos y en pequeños claros de las laderas de las colinas. Los esquíes y el equipo pesado se transporta en trineos denominados *polk*. En un salto con *polk*, se lanzan en primer lugar dos hombres, luego se lanza el trineo, seguido muy de cerca por los restantes tres hombres. Todos ellos se mantienen agrupados junto al *polk* y aterrizan lo más cerca posible. Si la nieve es espesa es sorprendentemente difícil ponerse las raquetas y colocar el trineo. Una vez que el equipo se ha reunido, se colocan los esquíes y se arrastra el trineo, con dos hombres delante y uno detrás que maneja el freno. El ejercicio final para la 3.ª Brigada de Comandos siempre tiene lugar en el Círculo Polar Ártico y supone la realización de un asalto anfibio, incursiones paracaidistas de algunos de los equipos de Observación Avanzada y una semana o más de vida dura y rápidos traslados por las montañas.

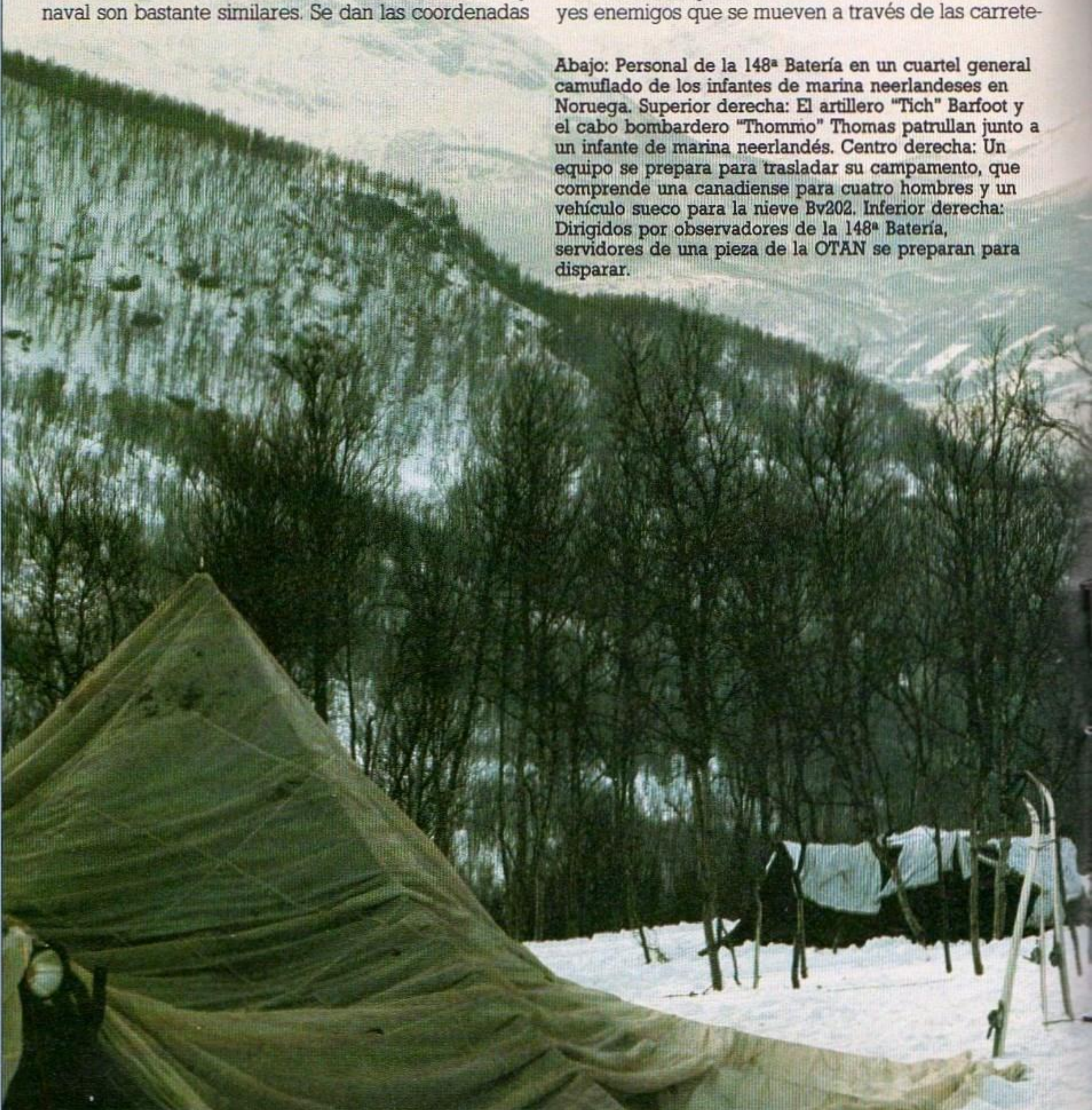
enviados antes que el cuerpo principal de las tropas y la 148ª tuviera que ser introducida antes, podría ser entonces esencial que no fueran descubiertos si no se quiere que los posteriores lanzamientos queden comprometidos. Por tanto, con tal necesidad de secreto, la obtención de datos de inteligencia debe realizarse cautelosamente. Durante el día posterior a la introducción, el equipo permanece escondido y observa las cercanías y el terreno que tendrán que reconocer durante la noche. Cuando los hombres llegan a la posición de observación, a menudo tras movimientos muy lentos y cuidadosos, se vuelven a esconder y sólo podrán romper el silencio de radio, o salir a reconocer durante la noche, por algo realmente importante. Entonces están preparados para controlar el tiro artillero sobre los objetivos que observan.

La artillería naval, la terrestre o de campaña y los aviones de ataque al suelo son más eficaces cuando su tiro es controlado por un observador terrestre. La identificación de blancos y su exacta localización (así como la evaluación de su importancia relativa) puede efectuarse por hombres que han estado en dicha área durante algún tiempo. La aplicación de la potencia de fuego –sobre las localizaciones enemigas atacadas por la artillería o la aviación– sólo tiene un efecto limitado si no hay ningún observador terrestre que ajuste el tiro, evalúe los daños y haga repetir la andanada si es necesario.

Las técnicas de control de artillería terrestre y naval son bastante similares. Se dan las coordenadas de la posición de un blanco sobre un mapa y una orientación por parte del observador terrestre y se disparan los cañones sobre ella. Normalmente para alcanzar con precisión un objetivo, debe asegurarse (es decir, observar la caída de un proyectil justo delante del blanco y otro justo detrás de él), entonces se realizan las correcciones pertinentes hasta que es destruido. Tal operación se realiza normalmente en unos diez minutos. Cuando un observador ha estado en una posición durante aproximadamente una hora es capaz de batir los objetivos al primer disparo.

Una vez alcanzado, los objetivos son grabados en la computadora de la posición artillera con un número de objetivo, de modo que puedan ser batidos de nuevo con precisión y rapidez sin necesidad de nuevos ajustes. Los daños más graves se producen durante los primeros segundos de un bombardeo. Sin embargo, el deliberado proceso de ajuste previene al enemigo experimentado del inminente peligro, de modo que en el momento que los proyectiles caen sobre la posición adecuada se encuentra a salvo en su trinchera.

Aprovechando la ventaja de la velocidad y la precisión de la artillería, el observador es capaz de llevar a cabo "emboscadas aéreas" sobre las posiciones enemigas sobre las que, repentinamente, se lanzan en pocos segundos andanadas con toda la potencia de los cañones que se encuentran bajo su control. Esta táctica es particularmente útil contra los convoyes enemigos que se mueven a través de las carrete-



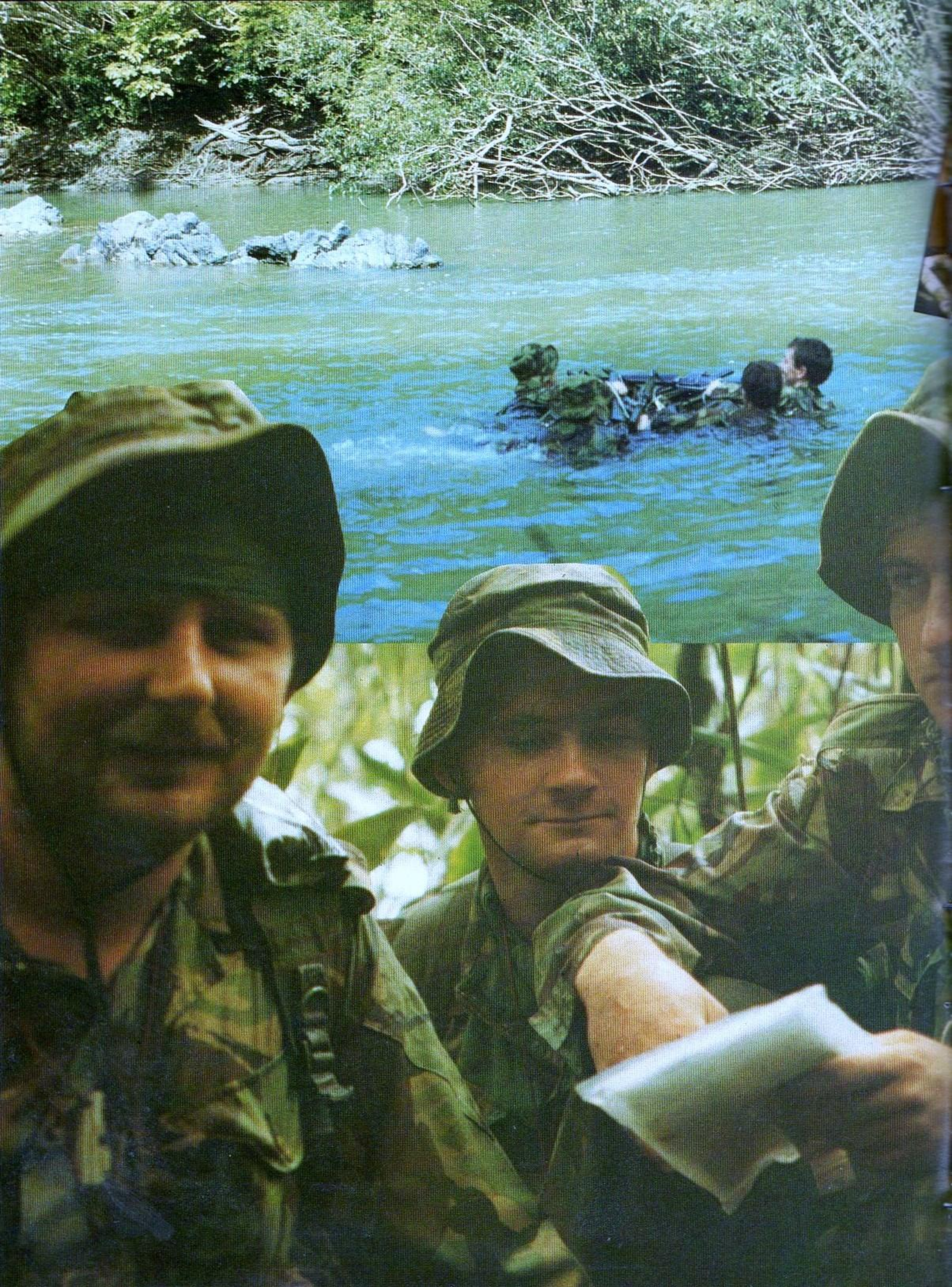
Abajo: Personal de la 148ª Batería en un cuartel general camuflado de los infantes de marina neerlandeses en Noruega. Superior derecha: El artillero "Tich" Barfoot y el cabo bombardero "Thommo" Thomas patrullan junto a un infante de marina neerlandés. Centro derecha: Un equipo se prepara para trasladar su campamento, que comprende una canadiense para cuatro hombres y un vehículo sueco para la nieve Bv202. Inferior derecha: Dirigidos por observadores de la 148ª Batería, servidores de una pieza de la OTAN se preparan para disparar.

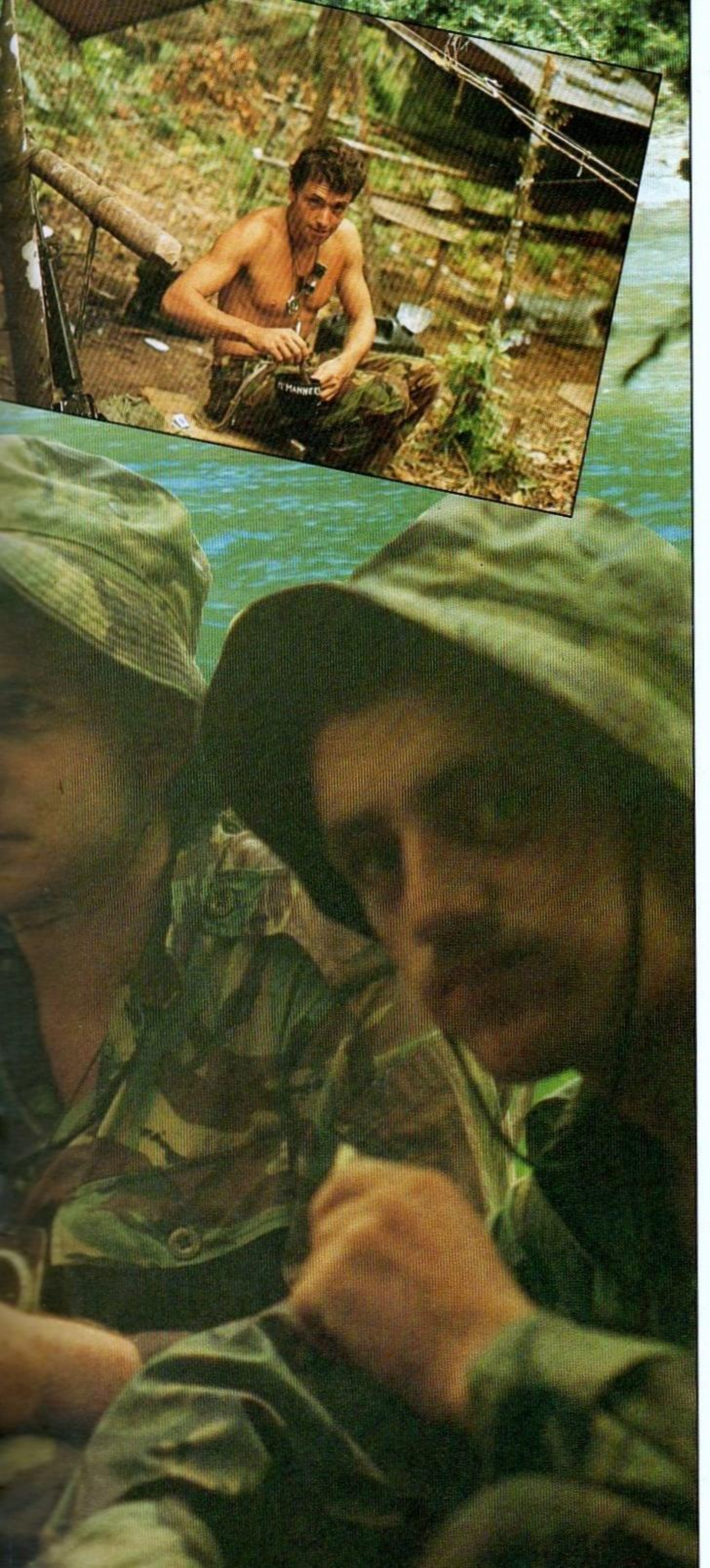
ras y contra la artillería enemiga. Después de una de tales emboscadas, los artilleros enemigos se muestran bastante reacios a abandonar sus trincheras y dirigirse hacia sus propios cañones, por lo que se obliga a la artillería enemiga a buscar un nuevo emplazamiento antes de que pueda disparar de nuevo.

Los ataques sobre las posiciones enemigas son precedidos generalmente por un programa de tiro artillero coordinado. Las posiciones avanzadas son neutralizadas por disparos constantes de modo que las piezas no puedan responder el fuego contra nuestras tropas. Se cambian los ataques contra los diferentes objetivos y, una vez que los atacantes se hallan en las trincheras enemigas, el fuego artillero les caerá muy cerca. Los observadores de artillería son parte integral del ataque, a menudo lejos del frente, identificando nuevos blancos y haciendo caer sobre ellos los proyectiles.

El entrenamiento con la artillería naval tiene dos aspectos: ayudar a la *Royal Navy* a entrenar a las tripulaciones de sus buques de guerra y entrenar a los propios equipos FO. Hay campos de tiro navales en todo el mundo y los equipos FO se entrenan regularmente en ellos. El más amplio de todos es, sin lugar a dudas, el de Seven Hills en Belice que está rodeado por una inmensa jungla infestada de escorpiones. En Gran Bretaña la mayoría de los campos de tiro están señalados por boyas en las cercanías de St Alban's Head, un área en la que los yates insisten







Abajo izquierda: Voluntarios de la 148ª Batería durante un ejercicio de navegación por la jungla en Belice, América Central. La navegación por la jungla es muy difícil debido a que los mapas son poco precisos y, a veces, una patrulla sólo puede viajar un kilómetro en todo un día; puede suceder que repentinamente las corrientes de piedra caliza local desaparezca bajo el suelo y deje a la patrulla sin agua. Extremo izquierda: Una patrulla cruza un agitado río con sus mochilas impermeables atadas juntas para formar una plataforma para sus armas. Izquierda: El autor, el mayor Hugh McManners, en el exterior de su sombrajo cuello lleva cápsulas de morfina y un reloj.

en penetrar durante el verano. El trabajo de prácticas de tiro supone pasar largos días observando a través de binoculares, normalmente con bruma marina, ayudando a los hombres de la armada a dar en el blanco correcto. El cabo Wra, en Escocia, es un lugar mucho más interesante. Allí los equipos FO practican todas las técnicas de inserción, desde lanzamientos en paracaídas hasta llegar a nado o en botes a las arenas con la marea baja. Controlan el disparo de los cañones navales sobre las rugosas colinas del campo de tiro o de cerca, desde los refugios subterráneos del otro lado del brazo de mar.

Las técnicas del control del tiro artillero naval son básicamente las mismas que las de la artillería terrestre –excepto cuando las cosas van inexplicablemente mal. Un buque tiene muchos más problemas que una batería artillera; se encuentra en la mar, navega de un lado a otro para evitar a los aviones enemigos y a los submarinos y su computadora está compensada por el balanceo, los virajes y los cambios de posición de la plataforma de cañones, además de realizar la coordinación del tiro. El primer proyectil del día es denominado "Proyectil del Navegante" porque hasta que no ha caído a tierra no se puede determinar la posición exacta del buque y la precisión del sistema de puntería. Tras esto, los disparos son extremadamente precisos, especialmente desde un solo cañón.

Cuando un sistema de artillería naval se equivoca, es tarea de un experimentado FO analizar la causa del problema y corregirla de inmediato. El observador situado en la costa debe ser capaz de trabajar en medio de las dificultades, subsanar los errores y continuar con su tarea, ya que siempre se necesita el apoyo de la artillería naval.

El control desde tierra de un ataque de aviación es bastante más difícil que controlar el tiro artillero. El piloto de un cazabombardero a reacción, en vuelo a más de 500 nudos y a unos 50 pies (15 m) sobre el suelo, ve un borrón verde y poco más. El Controlador Aéreo Avanzado (FAC) tiene que conducir al piloto desde un punto conocido hasta el blanco, decirle cuál es la localización correcta que le permita lanzar sus bombas o armas con precisión y luego dirigirlo fuera del área hacia una ruta segura lejos de las defensas antiaéreas enemigas. Las cargas lanzables varían desde cohetes y bombas de racimo hasta fuego de cañón y bombas convencionales de 454 kg.

El FAC debe ser capaz de hablar rápida y claramente ya que los ataques duran sólo unos cuantos segundos, una vez que el avión se hace visible sobre el horizonte. También tiene que ser capaz de variar sus actuaciones para acomodarse a cualquier aparato, desde el superrápido Jaguar al superlento A-10, con sus virajes cerrados y sus configuraciones de ataque acrobático tan distintas. Tanto el líder del equipo FO (el capitán) como su segundo en el mando (el *bombardier*) están entrenados como FAC.

La guerra de las Malvinas, el más reciente de los combates a gran escala en el que ha intervenido el Ejército británico, demostró ampliamente el enorme valor táctico de la 148ª Batería de Observación Avanzada de los Comandos.

El 19 de julio, al amparo de la oscuridad, comandos de choque israelíes destruyeron la estación de radar egipcia de isla Verde

Desde su aventajada posición detrás de una pequeña duna, un joven oficial naval israelí, el teniente coronel Zeev Almog, escudriñaba fijamente a través de la oscuridad de la noche, recorriendo toda la orilla en busca de signos de movimiento. Finalmente, satisfecho de que todo estuviera en calma, Almog se dio la vuelta y se encaminó hacia el hueco en donde su equipo de comandos le estaba esperando, apretados unos contra otros para protegerse del frío de la noche desértica. Momentos después, tras intercambiar algunas palabras en susurros, Almog y sus comandos se dirigieron sin hacer ruido hacia la playa, se embarcaron en sus lanchas neumáticas inflables Zodiac en las agitadas aguas del golfo de Suez y pusieron rumbo hacia la estación de radar egipcia de isla Verde.

El asalto anfibio sobre la isla, llevado a cabo durante la noche del 19/20 de julio de 1969, fue una de las serie de incursiones de represalia montadas por la IDF (*Israeli Defence Forces*, Fuerzas de Defensa israelíes) en respuesta a los ataques aéreos, artilleros y de comandos realizados por Egipto tras su humillante derrota en la Guerra de los Seis Días de 1967. Entre 1967 y 1970, en lo que se convertiría en la llamada Guerra de Desgaste, ambos bandos se vieron involucrados en una guerra abierta, aunque limitada, que no ayudó en nada a disminuir la tensión en el Oriente Medio. En la cima de estas hostilidades, entre mayo de 1969 y 1970, las Fuerzas Armadas israelíes lanzaron diversas incursiones tras la frontera del tipo de "destruye y retírate" para minar la eficacia de los militares egipcios.

Tras considerar diversas opciones durante los primeros meses de 1969, los estrategas militares israelíes decidieron lanzar una serie de ataques aéreos limitados contra objetivos situados a lo largo de la orilla egipcia del canal y del golfo de Suez. Sin embargo, antes de que estos planes pudieran efectuarse, tenían que neutralizarse las instalaciones de radar del enemigo, que formaban parte de una cadena de alerta temprana suministrada por los soviéticos que podía dirigir a los cazas MiG egipcios hacia cursos de interceptación y proporcionar datos de blancos para sus baterías de misiles superficie-aire. Se reconoció que isla Verde, a tres millas del puerto de Suez en el extremo meridional del canal, era una de las piedras angulares de la defensa aérea en dicha área. Si se destruía, la Fuerza Aérea israelí podría ser capaz de alcanzar la base naval egipcia de Ras Adabia, unas cuantas millas al suroeste de la isla, y acabar con algunas de las molestas baterías artilleras que habían atacado a los buques israelíes en el golfo y a las posiciones de la IDF en el Sinaí. La isla ya había sido objeto de diversos ataques y había permanecido operacional a pesar de los fuertes bombardeos israelíes.

Cuando se le informó de la operación a ejecutar, Almog pensó enseguida que la estación iba a ser un "hueso duro de roer". Los informes reunidos por las fuentes de inteligencia, completados por varias misiones de fotorreconocimiento aéreo, indicaban que la instalación estaba potentemente fortificada y defendida por más de 100 egipcios, incluidos los miembros de una fuerza de comandos bien entrenada. El fuerte de la isla, construido por los británicos durante la Segunda Guerra Mundial para proteger la entrada meridional del canal de ataques aéreos y marítimos de las fuerzas del Eje, medía 137 m de longitud por, en algunos lugares, 73 m de anchura. Construido con cemento armado sobre una roca semisumergida, constaba

Abajo: Hacia la costa. Un equipo de comandos navales israelíes realiza un ejercicio de entrenamiento, uno de los muchos que precedieron a la osada incursión en isla Verde. Cada fase se planeó hasta el más mínimo detalle, ya que con sus equipos de submarinistas y transportados en las relativamente lentas Zodiac, los comandos podrían ser un "tiro al pato" para la guarnición egipcia si ésta se apercibía de su presencia. Abajo derecha: Un comando descuelga su AK-47; en la incursión sobre isla Verde esta arma se cambió por el subfusil Uzi, que podía dispararse con una sola mano –algo muy valioso para los incursores, muy inferiores en número.



INCURSION EN LA ISLA VERDE

de un patio de armas central que alojaba a los barracones de la guarnición, rodeado por un muro defensivo de 2,5 m de altura. Las instalaciones del radar habían sido emplazadas en el extremo norte de la isla, en una posición destacada que sólo podía alcanzarse desde el fuerte cruzando un estrecho camino apoyado en diez pilares de hormigón.

Los egipcios, conscientes de que el radar podría estar entre las prioridades de ataque de los israelíes, habían convertido la isla en una verdadera fortaleza. Los reconocimientos aéreos mostraron que la guarnición tenía a su cargo seis emplazamientos de cañones antiaéreos de 37 y 85 mm y, en caso de ataque marítimo, disponían de 14 ametralladoras pesadas muy bien situadas y un número desconocido de cañones de 20 mm. Para realizar su misión con éxito, los comandos tendrían que combatir con el enemigo rápida y eficazmente antes de que tuvieran oportunidad de utilizar sus armas pesadas.

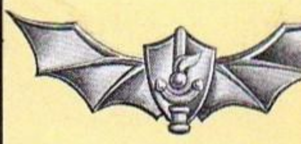
La perspectiva de tomar los cañones y las ametralladoras pesadas con sólo subfusiles Uzi y granadas obsesionaba a Almog mientras estudiaba el plan de asalto durante la travesía hacia el objetivo. Si todo iba bien, sus comandos se separarían en tres equipos predeterminados antes de alcanzar la isla; dos atacarían el fortín y la estación de radar, mientras el tercero tomaría posiciones en unas rocas a unos 200 m del objetivo hacia el sur y proporcionaría fuego de cobertura.

Tras dar órdenes a su equipo, apuntó hacia la pareja de centinelas con su Uzi y luego abrió fuego.

Aunque el mar estaba en calma y el viento, que soplaba a cinco nudos, no era preocupante, las corrientes contrarias creadas por el Canal estaban obstaculizando el avance de los botes. Era vital que los equipos se mantuvieran en el horario previsto, por lo tanto Almog ordenó a sus hombres que se lanzaran al agua. Tras nadar bajo el agua durante unos 15 minutos, salieron a la superficie para comprobar su rumbo sólo para descubrir que el equipo de cobertura se encontraba ya en su posición, mientras que el equipo de Almog aún se encontraba a más de 500 m de su objetivo. Cambiando rápidamente su ruta y haciendo uso de sus últimas reservas de energía, los comandos atacaron el lado norte de la isla y pusieron los pies sobre el emplazamiento que alojaba al equipo del radar.

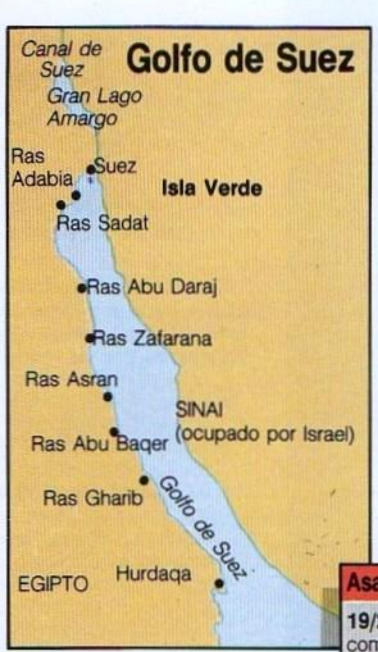
Una vez en posición, Almog ordenó a los seis hombres del equipo de asalto que portaban las cargas de demolición que mantuvieran un estricto silencio, mientras que el otro equipo comenzaba su tarea de cortar una senda de entrada a través de la alambrada de espino afiladísimo que rodeaba los pilares de hormigón. Sumergidos hasta el pecho en las heladas aguas e intentando mantenerse en equilibrio sobre las rocas cubiertas de fango, los comandos intentaban abrir un paso con sus cortafríos. Arriba, en el estrecho puente, dos centinelas egipcios discutían ruidosamente sin percatarse de la presencia de los comandos a pocos metros bajo ellos. Alarmado por el retraso que estaba causando la alambrada, Almog miró hacia arriba buscando un camino más fácil a través de la alambrada. Así pudo encontrar un hueco en la apagada luz de la caseta del radar. Tras hacer





COMANDOS DE SABOTAJE

Enfrentado a los estados árabes durante la Guerra de Independencia, Israel se vio amenazada por vía marítima y, al carecer de armada, tuvo que suplirla mediante acciones de sabotaje realizados por equipos de los recién formados comandos navales. El 21 de octubre, en su primera misión, un equipo de comandos, utilizando lanchas rápidas italianas cargadas de explosivos, hundió al buque insignia egipcio, el *Emir Farouk*. Este destacado éxito fue seguido por algunos otros sabotajes, entre ellos la demolición del buque sirio de suministros *Lino*. Después de la guerra, los comandos navales fueron reconstituidos y se entrenaron de igual forma que los SBS británicos. Los voluntarios de la FDI eran objeto de un riguroso proceso de selección y sólo los mejores eran admitidos en los comandos navales. Se les dio el equipo más moderno y gradualmente los comandos se convirtieron en la fuerza más especializada de la FDI. Durante la Guerra de Desgaste, los comandos realizaron una serie de atrevidas operaciones, incluida la incursión sobre isla Verde. Dos meses más tarde, el 7 de setiembre de 1969, atacaron la base naval egipcia de Ras Sadat y hundieron dos patrulleras. Con el estallido de la Guerra del *Yom Kippur* en octubre de 1973, se llamó de nuevo a los expertos de los comandos navales. Se les encomendaron varias misiones y entre las de mayor éxito estuvo el ataque al puerto de Port Said, donde una experimentada unidad de comandos utilizó cargas de alto explosivo para hundir los buques LCA (buque de asalto con lanchas de desembarco) egipcios. Recientemente, los comandos han entrado en acción a lo largo de la costa libanesa, y arrasaron las posiciones de la OLP. Arriba: Insignia de los comandos navales israelíes.



Isla Verde

19/20 de julio de 1969

En julio de 1969, en plena Guerra de Desgaste entre Israel y sus vecinos árabes, un pequeño equipo de comandos navales israelíes fue enviado a destruir las instalaciones de radar egipcias y las defensas de la isla Verde, en el golfo de Suez. La fuertemente defendida isla, una fortaleza a unas tres millas de la costa oriental ocupada por Israel, era un componente vital de la cadena de radar que defendía las bases egipcias, entre ellas la naval de Ras Adabla. Los comandos desembarcaron sin ser vistos, sorprendieron a la guarnición y, tras un fiero combate, se retiraron tras detonar las cargas de demolición.

Asalto a isla Verde

19/20 de julio. Al amparo de la oscuridad, comandos navales israelíes se deslizan en lanchas de asalto inflables desde la orilla oriental del golfo de Suez y ponen rumbo hacia la isla Verde, a unas tres millas. La última parte de la travesía se realizó bajo el agua. Dos equipos de asalto desembarcaron silenciosamente en la isla mientras un tercero se establecía más al sur para cubrirlos.

Clave
Comandos navales israelíes

Estación de radar
A Suez
1
Emplazamiento de cañón antiáereo
Puestos de ametralladoras
isla Verde
Casamata
Casamata
Emplazamiento de cañón antiáereo
Puesto de ametralladora
2
Puesto de ametralladora
Golfo de Suez

Incursores nocturnos

El equipo de asalto principal penetra en las defensas egipcias y abre fuego. El equipo de demolición se pone en acción una vez tomada la estación de radar. Tras un tenaz combate, los israelíes se retiran; mientras se dirigían hacia la costa, las cargas que habían instalado explosionaron.

señas a sus hombres, apuntó con su Uzi a los centinelas y abrió fuego.

El silencio se quebró, pero antes de que pudieran reaccionar, los egipcios eran acribillados por las balas disparadas a quemarropa. Uno cayó como una piedra al suelo de hormigón, mientras que el otro se hundía en las oscuras aguas del golfo. Aprovechando el elemento sorpresa, los comandos dispararon cortas ráfagas contra la caseta del radar. A su vez, el equipo de apoyo abría fuego desde el sur. El enemigo fue cogido totalmente desprevenido y, sin saber muy bien dónde estaban los israelíes, comenzó a disparar indiscriminadamente hacia la oscuridad. Sólo unos pocos segundos después de acabar con los centinelas, los hombres de Almog se encaminaron hacia arriba. Una vez en la parte superior, el equipo hizo una pausa para orientarse y luego comenzó su mortífero trabajo. Lanzaron granadas de mano a izquierda y derecha mientras disparaban con sus automáticas hacia la caseta.



Los egipcios reaccionaron con rapidez en magnitud al fuego del equipo de asalto israelí. En el proceso de asegurar el techo de la estación de radar, un comando se enzarzó en un cuerpo a cuerpo con un egipcio que fue capaz de arrojar una granada de mano en su dirección. Alcanzado por un fragmento de hormigón proyectado por la explosión, el israelí cayó del techo, pero, afortunadamente, aterrizó en los brazos de sus compañeros estacionados bajo él. Sin inmutarse, regresó al combate, dando a los egipcios una dosis de su propia medicina. Así, otros dos soldados enemigos, que manejaban una ametralladora emplazada en el techo de la caseta, también cayeron.

Se aseguró el emplazamiento del radar y, más tarde, Almog llamó al pelotón de demolición cuyo trabajo era hacer saltar por los aires el fortín. Cansados por el peso de sus cargas, los expertos en explosivos fueron ayudados por los miembros del equipo de asalto inicial. Ya era el momento de trasladarse hacia el propio fortín, donde estaba estacionada el grueso de la guarnición.

Mientras el pelotón de demolición colocaba sus cargas alrededor del radar, otros comandos trepaban al puente y se dirigían hacia sus objetivos secundarios. Dividiéndose en dos grupos comenzaron a limpiar el muro defensivo y atacar los emplazamientos de cañones del complejo principal. La rapidez era vital. Los egipcios se habían repuesto de su sorpresa inicial y estaban ocupados en organizar un contraataque decidido. La oscuridad de la noche se veía interrumpida por las balas trazadoras que llegaban en todas direcciones hacia los objetivos. No hubo necesidad de dar órdenes detalladas. Cada israelí sabía lo que tenía que hacer. Cada hombre se movía cubriéndose donde podía y disparando cortas ráfagas si aparecía algún enemigo.

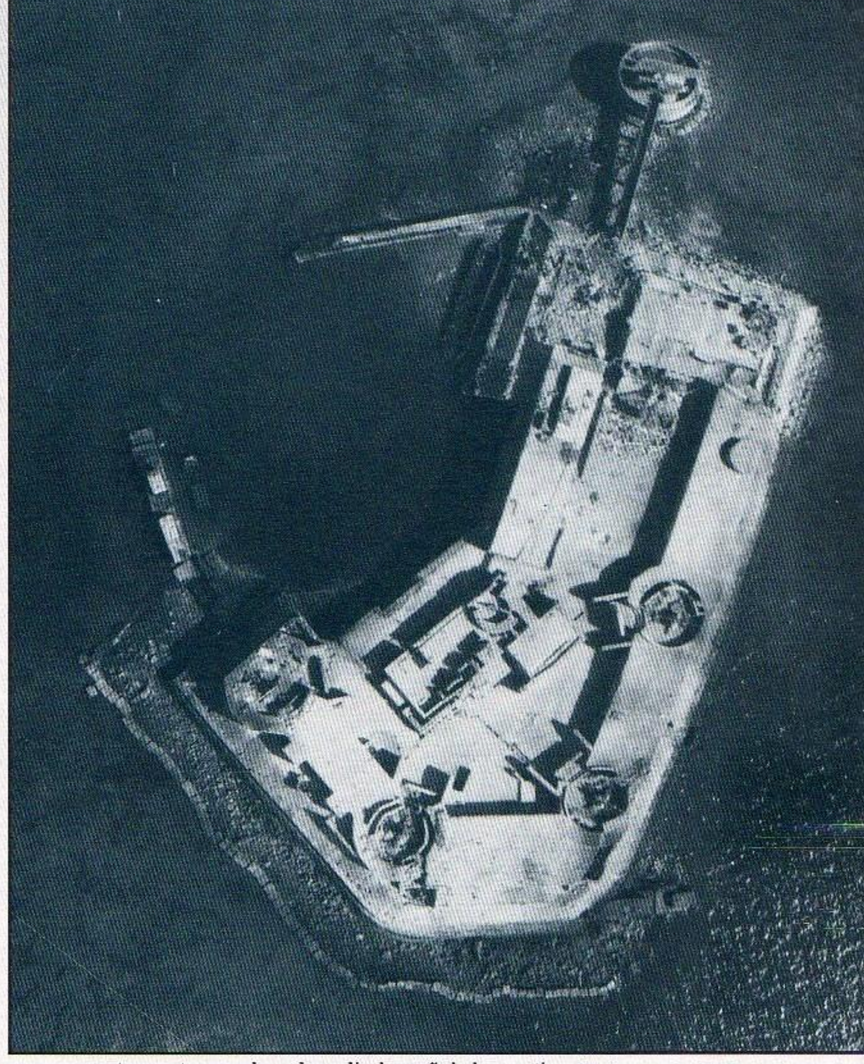
Los comandos comenzaron a tener bajas. Un oficial, que dirigía sus hombres contra una posición de ame-

GUERRA DE DESGASTE 1967-70

Tras la Guerra de los Seis Días de 1967, Egipto se embarcó en una prolongada guerra de desgaste contra las fuerzas israelíes que ocupaban la orilla oriental del Canal de Suez y el Sinaí. La primera fase de la campaña se inició en septiembre de 1967 y se realizaron intensos duelos artilleros sobre el canal. En octubre, en venganza por el hundimiento del destructor israelí *Eilat*, la Fuerza Aérea de Israel lanzó una incursión de bombardeo sobre las refinerías petroleras egipcias (abajo). En septiembre de 1968 Egipto pasó a una fase de "defensa ofensiva" y realizó diversos bombardeos contra posiciones israelíes. Asimismo se llevaron a cabo incursiones a ambos lados del canal. En mayo de 1969 se abrió una tercera fase con una seria escalada en los combates. En enero de 1970 Israel llevó a cabo una serie de misiones de bombardeo a largo alcance en el Egipto Central. A su vez, Egipto pidió ayuda a la Unión Soviética y pilotos de esta nacionalidad participaron en misiones de defensa aérea de Egipto. El 30 de julio tomaron parte en una importante batalla aérea, que incitó a la URSS y a EEUU a ejercer medidas de presión sobre Egipto e Israel para que disminuyera la tensión.



Abajo: Comandos demuestran sus habilidades durante un ejercicio antiterrorista. Cada hombre lleva a cabo una tarea específica en silencio una vez que la unidad ha desembarcado en la playa. A medida que los comandos se preparan para avanzar hacia las posiciones del "enemigo", uno de ellos se sitúa cuerpo a tierra para proporcionar fuego de cobertura.



tralladoras, fue alcanzado en el cuello y murió. Un capitán dio un salto hacia delante para acabar con el trabajo, pero se paró momentáneamente para orientarse antes de lanzarse contra otras tres posiciones egipcias. Allí fue alcanzado por balas trazadoras lanzadas por los defensores del patio de armas. Otro miembro del equipo se encargó de ello, mandando al mermado pelotón contra el enemigo dando cuenta de cada egipcio que era lo bastante imprudente como para sacar fuera su cabeza por una ventana alcanzó a otro hombre que se preparaba para lanzar una granada en dirección hacia sus comandos.

Un segundo grupo de asalto cargó a lo largo de la muralla defensiva para suprimir a los egipcios que servían los emplazamientos de cañones a lo largo del lado meridional del fortín. Entonces, los comandos descendieron al suelo del patio de armas, uno de ellos cayó muerto alcanzado por un francotirador pero sus camaradas siguieron adelante atacando los barracones situados en el área central del fortín. Una vez que estos edificios fueron limpiados, miembros del equipo de demolición emplazaron sus cargas explosivas y accionaron sus espoletas de acción retardada. Aunque el fortín estaba en manos israelíes casi por completo, unos cuantos egipcios aún resistían y otros dos comandos murieron al intentar apoderarse de un puesto de ametralladoras.

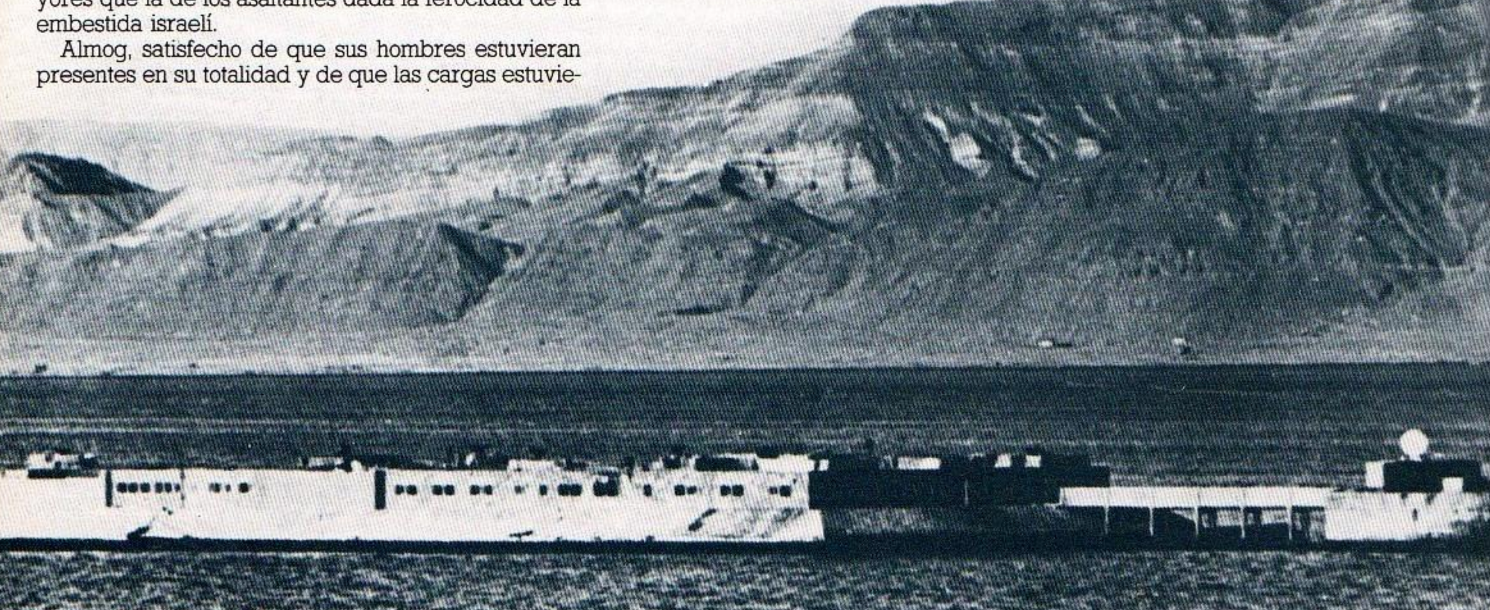
Los egipcios lanzaron un fuerte contraataque artillero pero los comandos lograron escapar.

A medida que se ralentizaba el combate, Almog miraba el dial luminoso de su reloj. Los comandos llevaban en combate casi 30 minutos y ahora era vital que se retiraran antes de que las fuerzas egipcias del extremo occidental del golfo respondieran a su incursión. Si todo iba de acuerdo con el plan, los diversos grupos de asalto serían recogidos por lanchas Zodiac cerca de la estación de radar gritando entre el estruendo de las armas de fuego, Almog ordenó a sus hombres dirigirse hacia el punto de encuentro; se emplazaron las últimas cargas y los comandos comenzaron a retirarse.

A pesar de las adversas corrientes, los tripulantes de la Zodiac se hallaban en sus posiciones dispuestos a evacuar a los comandos. La resistencia enemiga había cesado y Almog fue capaz de hacer una rápida verificación de bajas: seis hombres habían muerto en el combate y otros diez habían sido heridos. No se dejó atrás a ninguno de ellos. Se desconocen las pérdidas enemigas, pero probablemente fueron mayores que la de los asaltantes dada la ferocidad de la embestida israelí.

Almog, satisfecho de que sus hombres estuvieran presentes en su totalidad y de que las cargas estuvieran correctamente emplazadas, dio la señal de partida. Los motores de las lanchas de asalto arrancaron y los timoneles pusieron rumbo hacia territorio israelí. Segundos más tarde, los egipcios lanzaron un fuerte ataque desde la costa, aunque los comandos consiguieron escapar ayudados por la oscuridad de la noche y no sufrieron más bajas a pesar del fuerte contraataque enemigo. Mirando hacia atrás, los cansados hombres tuvieron oportunidad de ver los resultados de su trabajo nocturno.

Arriba y abajo: Dos vistas de la fortaleza de isla Verde. La estación de radar está unida a la guarnición por un estrecho puente (parte superior de la fotografía aérea) y pueden verse claramente los daños ocasionados por la incursión.



En su primera operación independiente de la I Guerra Mundial, las Fuerzas Expedicionarias de EE UU atacaron la aldea de Cantigny el 28 de mayo de 1918.

A finales de mayo de 1918 se cumplieron 14 meses desde la entrada de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial y cerca de 650 000 mandos y soldados norteamericanos se encontraban en Europa a las órdenes del general John J. Pershing, comandante de las Fuerzas Expedicionarias Estadounidenses (AEF, *American Expeditionary Forces*). A pesar de su empleo en sectores tranquilos del frente, el único combate serio que habían tenido era el hecho aislado de la batalla por Seicheprey, cerca de St Mihiel, en abril de 1918. En este combate, unos 3 200 soldados de asalto alemanes bien experimentados se lanzaron, en un intento de desacreditar a las fuerzas norteamericanas, al ataque sobre un pueblo defendido por 470 soldados de la 26.ª División de Infantería estadounidense. Seicheprey había caído y, aunque posteriormente fue recobrada, el incidente no cubrió de gloria precisamente a los norteamericanos. Ahora, no obstante, Pershing preparaba el primer ataque de la AEF. Sería una acción limitada, a nivel regimental (unos 4 000 hombres) contra Cantigny, una pequeña ciudad francesa al noroeste de Montdidier, muy cerca del punto de máxima penetración de la ofensiva alemana de marzo de 1918.

Abajo: las Fuerzas Expedicionarias estadounidenses se sumaron a la guerra en Europa en 1917. Las instalaciones portuarias de los norteamericanos eran gigantescas. Abajo, derecha: el general de brigada John "Black Jack" Pershing, trabajó más que nadie para convertir a las desfasadas Fuerzas Armadas norteamericanas en una formación de combate de muchos quilates.

PRIMERA SANGRE



LAS FUERZAS EXPEDICIONARIAS NORTE-AMERICANAS

El 6 de abril de 1917 se declaró oficialmente el estado de guerra entre Estados Unidos y las Potencias Centrales (Alemania, Austria, Turquía y Bulgaria). El potencial militar estadounidense, entre el Ejército regular y la Guardia Nacional, sumaba 208 000 mandos y soldados en aquel entonces. Al final de la Primera Guerra Mundial, Estados Unidos tenía dos millones de hombres en Europa y otros dos millones en casa a la espera de zarpar. El Departamento de Guerra seleccionó como comandante de las Fuerzas Expedicionarias Norteamericanas (AEF) al general de división John J. Pershing. Este rudo y circunspecto natural de Missouri tenía tres misiones: entrenar un ejército, mantener su integridad frente a las demandas francesas y británicas de mezclar sus unidades a nivel de compañía o batallón, y combatir con él contra los alemanes. En las tres tuvo éxito. Durante el invierno de 1917 a 1918, las AEF sólo tenían cuatro divisiones a punto en Europa: las números 1, 2, 26 y 42. Hasta el verano de 1918, con la batalla de Cantigny del 28 de mayo, no desempeñaron las divisiones norteamericanas una función real en el combate y sólo como parte de los cuerpos británicos y franceses, como en Belleau Wood, Chateau-Thierry y Soissons. Los estadounidenses no tuvieron ejército de campaña hasta el 10 de agosto, en que se formó el Primer Ejército norteamericano. Su primera operación fue el fructífero ataque de setiembre contra el saliente de St Mihiel. Después siguieron los agotadores 47 días de la campaña de Meuse-Argonne (del 26 de setiembre al 11 de noviembre), en las que participaron un millón de hombres. El Segundo Ejército norteamericano, formado a mediados de octubre, apenas participó, y el tercer Ejército, creado tras el Armisticio, fue una unidad de ocupación.

Pershing eligió Cantigny porque era una colina baja que dominaba las posiciones de la 1.ª División de Infantería norteamericana y porque proporcionaba un excelente puesto de observación para la artillería alemana. Sin embargo, Cantigny debía ser un desafío de la capacidad del mando y del estado mayor norteamericanos para planear y ejecutar una ofensiva. Si fructificaba, sería un esfuerzo para el argumento de Pershing de crear un Ejército norteamericano independiente en un futuro próximo. Si fracasaba, podría alimentar la pretensión aliada de que, por el momento, las tropas norteamericanas podían utilizarse mejor en las formaciones británicas y francesas. Desde el punto de vista de las AEF era muy importante que la operación sobre Cantigny fuera un éxito. Como el coronel Hanson E. Ely, comandante del regimiento de asalto, señalaría posteriormente: "El general Pershing dijo que no debíamos ceder ni una sola pulgada cuando atacásemos el lugar."

Se eligieron para dicho ataque a los tres batallones del 28.° Regimiento de la 1.ª División de Infantería. Cada batallón tenía cuatro compañías, a su vez con seis oficiales y 250 soldados cada una, por lo que para el ataque cada batallón alinearía tres compañías y dejaría la cuarta en apoyo. Para ayudar en el ataque, cada batallón tenía una compañía de ametralladoras, zapadores y lanzallamas adjunta, y se le añadieron dos compañías de fusileros del 18.° Regimiento de la 1.ª División de Infantería. También se desplegó la artillería divisional, al mando del general de brigada Charles P. Summerall. Los franceses contribuyeron con 368 cañones y morteros de trinchera, 12 carros de combate pesados, equipos de lanzallamas y cobertura aérea. La mayoría del equipo reunido para el ataque era de procedencia europea; los únicos artículos norteamericanos fueron los fusiles y las bayonetas.

El ataque fue planeado meticulosamente por el estado mayor de la 1.ª División, sobre todo por los tenientes coroneles Campbell King y George C. Marshall Jr, asistidos por el X Cuerpo y el Primer Ejército franceses. El 3.er Batallón del 28.° Regimiento de Infantería capturaría la colina norte de Cantigny y mantendría contacto con el 114.° Regimiento de Infantería francés a su izquierda. El 2.° Batallón tenía que tomar la ciudad y luego mantener la falda trasera oriental de la colina, apoyado por la fuerza de carros de combate franceses. El 1.er Batallón tenía que tomar el extremo meridional de Cantigny y conectar con el 26.° Regimiento de Infantería norteamericano a su derecha. No se dejó al azar ningún detalle del plan, ya que los franceses habían tomado y perdido Cantigny en dos ocasiones y los norteamericanos estaban determinados a que esto no se repitiese.

Las tropas de asalto debían "abrazar" la cortina artillera, esto es, permanecer a 60 ó 75 metros de las explosiones de los proyectiles.

Los estrategas habían construido una maqueta de Cantigny tras las líneas norteamericanas en unos terrenos similares a los de la ciudad real. Lo jalonaron de trincheras y cada batallón practicó por separado, en coordinación con los carros de combate, para saber exactamente qué tenían que hacer y a dónde dirigirse. Hombres con ramas o banderas (para representar la cortina artillera) precedieron a las tropas de asalto, que fueron instruidas para que no se "apartaran" del bombardeo, de modo que se mantuvieran a 50 ó 70 m de las explosiones a fin de caer sobre los alemanes antes de que se pudieran recobrar del cañoneo y salir de sus refugios.

Una caja de arena, de 6 por 9 m, reproducía los contornos de Cantigny y sus proximidades. Se señalaron casas y trincheras, que fueron numeradas por bloques. Las instrucciones indicaban dónde estaban las puertas y qué casas tenían sótanos. Se designaron las escuadras que debían atacar determinados refugios o asaltar edificios especiales. Los oficiales y los suboficiales se alternaban entre el cajón de arena y el terreno preparado. El regimiento practicó una y otra vez el ataque, primero en grupos que ensayaron individualmente y luego en conjunto. Lo repitieron una, dos y hasta tres veces, mejor en cada ocasión, aunque sin ejecutarlo a la perfección.

Entre tanto, sobre el terreno real, las tropas cavaban nuevas trincheras de partida por la noche, de modo que cada uno de los tres batallones del regimiento pudiera llegar a las posiciones enemigas casi al mismo tiempo. Asimismo se trasladaron cajas de municiones, agua, alambre de espino, granadas, sacos terreros, piquetas y estacas.

Pershing inculcó a todos sus hombres, desde el comandante divisional hacia abajo, el hecho de que el ataque tendría éxito y de que el terreno, una vez



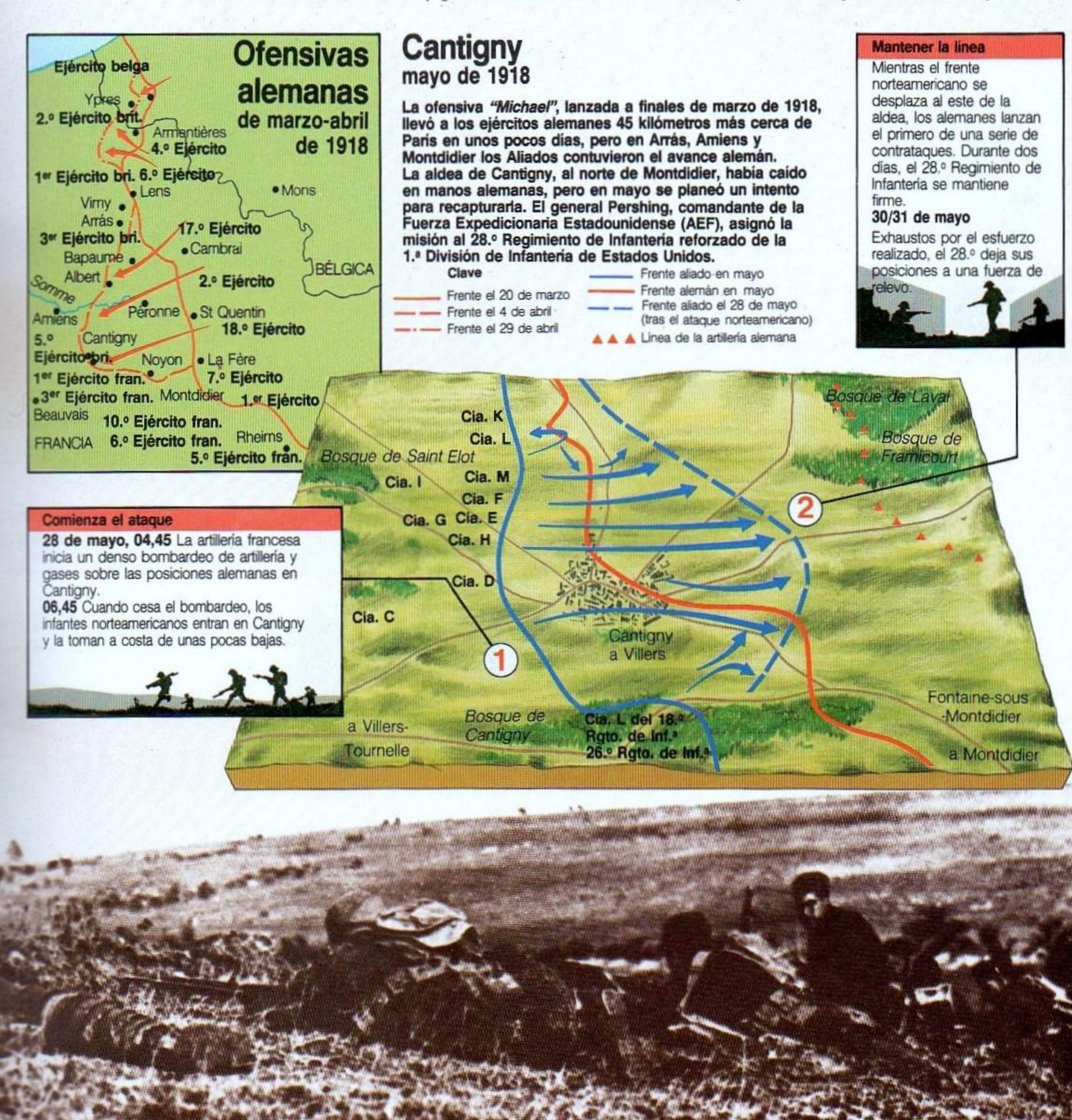
Abajo: cuando los hombres del 28.º Regimiento de Infantería norteamericano formaron en la ondulada campiña de las afueras de Cantigny, sabían que estaba en juego el orgullo nacional de su país. Según tuviesen éxito o no, podrían demostrar su preparación como fuerza independiente o bien verse obligados a terminar la guerra como elemento adscrito a las formaciones europeas.

tomado, no debería abandonarse. Los planificadores confiaban en que la preparación artillera fuera tan destructora que no hubiera problemas en el asalto inicial. La cuestión era llegar rápidamente y capturar el objetivo antes de que se produjera el fuego de contrabatería y comenzara el contrataque, ya que los alemanes tenían órdenes precisas de responder inmediatamente después de cualquier incursión y, si ello fracasaba, traer tropas de reserva y realizar un ataque masivo en las seis horas siguientes.

En la mañana del 28 de mayo de 1918 cada hombre se encontraba en su puesto. Cada soldado llevaba 220 cartuchos, tres sacos, dos granadas de mano, una granada de fusil, dos cantimploras de agua, raciones de combate, un limón y goma de mascar.

El ataque verdadero se llevó a cabo de forma más precisa que cualquiera de los ensayados. Se realizó al segundo y los franceses lo filmaron. Comenzó a las 04,45 horas, con un bombardeo artillero masivo que pulverizó la ciudad con proyectiles de alto explosivo y gas. A las 06,45 horas, las fuerzas atacantes se lanzaron al asalto parapetadas tras una cortina de humo y un bombardeo artillero y de fuego de ametralladoras que avanzaba delante de ellos.

Capturar la ciudad fue muy fácil. La artillería, en palabras del coronel Ely, "había machacado el lugar". Éste se había convertido en una masa de humo, escombros, cráteres y cuerpos mutilados. Los carros de combate, que aún no se habían estrenado en este sector, ayudaron a limpiar las trincheras y a acabar



con los nidos de ametralladoras. Los lanzallamas se emplearon contra los defensores escondidos en sus refugios. Clarence R. Huebbner, quien sería comandante de un cuerpo en la Segunda Guerra Mundial, vio a un alemán que corría despavorido. "Corrió unos 12 m y cayó muerto".

Los atacantes, que perdieron tan sólo unos 50 hombres, capturaron unos 100 prisioneros. Algunos no tuvieron tanta suerte. Éstos fueron los últimos servidores de las ametralladoras, que dispararon hasta que se les agotaron las municiones y entonces intentaron rendirse. Para algunos *doughboy*, como eran apodados los soldados de infantería norteamericanos, era excesivo ver a un compañero caer ante una ametralladora y luego oír a sus servidores gritar *"¡Kamerad!"* para escapar a las represalias. Por tanto, aniquilaban a sus nuevos "amigos" con un sentimiento mezcla de odio y pesar.

Durante esa mañana, Pershing se presentó en el estado mayor divisional. Se alegró del éxito inicial, pero alertó al general de división Robert L. Bullard, comandante de la 1.ª División, que tuviera cuidado con los contrataques alemanes, que estaba seguro que se producirían. Recalcó que Cantigny debía conservarse a toda costa.

Pronto empezaron los problemas. Durante el bombardeo preliminar, muchos alemanes se habían escondido en los sótanos y ahora salían a la luz tras las líneas norteamericanas que, durante el asalto inicial, habían rebasado la ciudad. La lucha desembocó en un combate casa por casa durante los tres días siguientes. Las secciones de reserva tuvieron más bajas que las tropas de primera línea a medida que avanzaban hacia el este para apoyarlas. Sin embargo, más grave fue la súbita retirada de la artillería y de la cobertura aerea francesas. La mala fortuna había querido que el día anterior al ataque a Cantigny los alemanes hubieran lanzado un asalto masivo a lo largo de la colina denominada Chemin des Dames, con el que rompieron el frente francés y amenazaron París. Para frenarlo, los franceses llevaron hacia allí artillería de cuerpo y de ejército, además de aviones, para contrarrestar esta nueva amenaza alemana. Los aviones enemigos atacaron enseguida a quemarropa las trincheras norteamericanas y dirigieron un masivo bombardeo artillero de los cañones pesados alemanes. En contraste, los norteamericanos sólo disponían de artillería divisional (la mayoría piezas de 75 mm de corto alcance) para responder. En el momento en el que la 1.ª División necesitaba más el fuego de contrabatería, carecía de él.

"Si esperáis mantenerme cautivo", se mofaba un capitán alemán prisionero, "haríais mejor en enviarme a la retaguardia. Mis hombres retomarán esta ciudad en menos de dos horas". El enemigo lanzó unos seis o siete contrataques, el primero de ellos casi inmediatamente después de perder la villa. Uno de los más potentes tuvo lugar hacia las 18,00 horas, cuando la primera oleada alemana alcanzó el flanco del bombardeo defensivo norteamericano antes de que disminuyera. Los defensores los batieron con fuego de fusilería y ametralladoras, mientras que un bombardeo artillero norteamericano machacaba a la segunda y tercera oleadas.

Como los contrataques alemanes no estaban coordinados debidamente con su artillería, los hombres de Ely fueron capaces de frenarlos. Sin embargo, la artillería alemana no cejó y las bajas norteamericanas aumentaron durante los dos días siguientes, el 29 y el 30 de mayo. Las pérdidas se aproximaron a una tercera parte de las fuerzas originales de Ely, la mayoría de ellas debidas a la artillería pesada enemiga, que estaba muy bien reglada por aviones de observación.



Abajo, derecha: oficiales franceses y norteamericanos entre el alambre de espino. Los franceses proporcionaron armas y entrenamiento para la incursión de Cantigny. Inferior: con sus herramientas de zapa y las bayonetas caladas, los hombres del 28.º Regimiento de Infantería avanzan por la aldea. Inferior, izquierda: mientras el otro sirviente prepara la munición, un soldado norteamericano apunta su ametralladora Lewis. Aunque los británicos la emplearon con profusión, la Lewis nunca fue adoptada en grandes cantidades por los norteamericanos.

Ely retiró a muchos soldados a la seguridad de los refugios y sótanos de Cantigny, pero los continuos contrataques alemanes y las órdenes de Pershing de no ceder ni un centímetro de terreno mantuvieron a gran cantidad de tropas en primera línea de fuego y en los cráteres de los proyectiles, donde la artillería enemiga dio cuenta de muchos de ellos. Repetidamente, Ely solicitó nuevos bombardeos artilleros para romper los contrataques reales o probables. Cuando se disculpó por sus reiteradas llamadas, el general de brigada Summerall respondió "estamos aquí para esto... No criticamos ni hacemos preguntas".

Los cañones divisionales de Summerall tenían el potencial suficiente para romper los contrataques enemigos, pero carecían de alcance para llegar a los emplazamientos de las piezas pesadas alemanas que tan terribles efectos causaban. A las 20,55 del 29 de mayo, Ely telefoneó al cuartel general de la brigada y dijo: "La primera línea ha sido machacada... Debería ser relevada en 24 horas o no me haré responsable", afirmó.

Ely destacaría posteriormente que había una diferencia enorme entre un hombre que disfrutaba su rutina cotidiana de comida y sueño, y uno en combate para quien, en general, nada es normal. Asustados y sucios, ensordecidos por las explosiones, con los estómagos trastornados por la comida fría e inapetecible o por no haber comido nada, con los nervios tensos y sobrexcitados, las mentes horrorizadas por la carnicería, los cuerpos sobrecargados hasta extremos impensables por la fatiga y la carencia de sueño, los soldados de primera línea a menudo se convertían, en palabras del coronel Ely, en "medio locos, enfermos. Después la gente no se lo cree, pero muy pocos de nosotros estábamos en condiciones".



Un soldado entró en un puesto de socorro con un brazo herido por dos veces y colgándole por la piel. Entablillado y vendado, afirmó: "Richard vuelve a ser el de siempre" y se alejó de allí, aturdido, entre las explosiones de metralla. En otra ocasión, un teniente perdió los estribos y corrió de aquí para allí disparando con su pistola a aquellos de sus soldados que intentaban huir de él. Un proyectil alemán lo mató.

Hacia el tercer día, Ely notó que sus hombres estaban exhaustos. Cuando un oficial del estado mayor divisional le sugirió que todavía podían aguantar, Ely exclamó:

> "Déjeme contarle una cosa, que puede anotar en su cuaderno. Estos hombres llevan tres días y tres noches en el tajo, y han tenido éxito, pero necesito cinco de ellos para que hagan lo que antes realizaba un solo... Hay otros tres regimientos frescos y cuyas bajas son comparativamente insignificantes. Es una injusticia que no se releve a unos hombres que han combatido durante tanto tiempo."

Durante la noche del 30 al 31 de mayo, el 28.º de Infantería de Ely fue relevado por el 18.º Regimiento de Infantería norteamericano. Aunque los contrataques alemanes cesaron, los norteamericanos tuvieron que soportar aún fuertes bombardeos artilleros durante varios días.

Ely dijo de sus exhaustos hombres: "Se retiraron tambaleantes, ojerosos, con las mejillas hundidas, y si alguno se paraba un solo momento, caía dormido." Lo que a la 1.ª División sólo había costado unos 50 hom-

CORONEL HANSON ELY

Graduado en West Point en 1891, Hanson E. Ely sirvió en la campaña de Insurrección Filipina de 1899 a 1902, y con la expedición a Veracruz en México en 1914. De 1905 a 1907 asistió a la escuela militar de Fort Leavenworth, período en el que pudo asistir a las maniobras alemanas de 1906. En la Primera Guerra Mundial sirvió al principio como jefe de estado mayor de la 1.ª División, después mandó el 28.º Regimiento de Infantería. Seguidamente mandó la 3.ª Brigada de la 2.ª División, que participó de modo destacado en la contraofensiva de Aisne-Marne en julio de 1918 y el ataque de St Mihiel en setiembre. Al mes siguiente, la 3.ª Brigada desempeñó un papel clave en la captura de la cota de Mont Blanc por la 2.ª División, un punto fuerte que había resistido repetidos ataques de los franceses. Tras tomar el mando de la 5.ª División, Ely llevó a cabo, del 3 al 5 de noviembre, una maniobra que Pershing calificó como "una de las más brillantes en la historia del Ejército norteamericano en Francia". La división se abrió paso con éxito a través del río Meuse en un amplio frente a pesar de estar bajo un continuo y denso fuego mientras cruzaba una planicie descubierta, un río de 50 metros de ancho, otra planicie y un canal de 20 metros. Constituyó un logro extraordinario. Tras la guerra, Ely dirigió el Colegio de Estado Mayor General (1921-23), la Academia de Guerra del Ejército (1923-27) y la II Zona de Cuerpo (1927-31). Murió a la edad de 90 años, en 1958. Pershing dijo de él que poseía "un carácter viril y fuerte; muy militar... una mente clara... Bien dotado para el papel de mando, pero esencialmente un combatiente".

Abajo: denominado oficialmente Fusil 30 M1903, esta arma reglamentaria de las Fuerzas Expedicionarias norteamericanas ha sido más conocido por Springfield. Era básicamente una versión acortada del Mauser *Gewehr '98* alemán y fue muy apreciado, pues permaneció en servicio hasta la introducción del semiautomático M1Garand. Inferior: soldados norteamericanos armados con fusiles Springfield entre los restos de una casa destruida por el bombardeo.

bres capturar, había valido unos 1 000 mantenerlo, demasiado caro por una ciudad desconocida y de valor relativamente escaso. Sin embargo, había sido un *tour de force* el bautismo de fuego de los norteamericanos, y ello le confería una mayor relevancia.

Aunque los alemanes que defendieron Cantigny no eran tropas de primer orden (de hecho, los servicios de información norteamericanos las habían clasificado de tercera clase), el éxito norteamericano alegró a Pershing. Tras observar al estado mayor poco después de la batalla, la escritora norteamericana Dorothy Canfield Fisher dijo:

"Hablaban a voz en grito... sobre lo que pensaban había sido la excelente conducta de la tropa...

Recuerdo en particular que Pershing golpeaba con su puño sobre la mesa y gritaba '¡Voy a retorcerle el pescuezo al próximo que me pregunte si los norteamericanos son capaces de luchar!'."

Pershing telegrafió al Departamento de Guerra:

"Esta acción ilustra la facilidad con que aprenden nuestros hombres y mandos, y pone de relieve la importancia de organizar nuestras propias divisiones y grandes unidades tan pronto como las circunstancias lo permitan. Estoy decidido a que nuestras tropas sean las mejores de Europa y que nuestros estados mayores no tengan igual."

Aunque la ambición de Pershing no se plasmó de inmediato, el 10 de agosto, después de que fuera condecorado con la Gran Cruz de la Legión de Honor por el presidente francés, Raymond Poincaré, se le dio el mando del Primer Ejército de las Fuerzas Expedicionarias Estadounidenses. Se había reconocido la contribución real de los *doughboy* y mandos norteamericanos a la guerra y, por fin, británicos y franceses coincidían en que, como lo había hecho el presidente Poincaré en la ceremonia de la condecoración de Pershing, "llegásteis al campo de batalla en el momento decisivo". Los estadounidenses habían aprendido la forma correcta de combatir, y en las siguientes batallas, las de St Mihiel y Meuse-Argonne, marcharon bajo su propia bandera.



Calibre 7,62 mm (0,30")
Longitud 109,7 cm
Peso 3,94 kg
Alimentación cargador de cinco cartuchos
Sistema de operación cerrojo manual de tipo Mauser
Velocidad inicial 813 m por segundo

Springfield M1903



1er BATALLON PARACAIDISTA CANADIENSE

El 1 de julio de 1942, el Comité de Guerra del gabinete canadiense autorizó la formación de un batallón paracaidista para su empleo como reserva móvil en la defensa de América del Norte. Los hombres se entrenaron en la Escuela Paracaidista del ejército norteamericano de Fort Benning, Georgia, y algunos recibieron una instrucción adicional en Gran Bretaña. En la primavera de 1943 no parecía probable que el continente norteamericano se viese amenazado y se propuso la inclusión del batallón en la 6.ª División Aerotransportada británica, que por entonces estaba en formación. Los paracaidistas llegaron a Inglaterra en julio y se sometieron inmediatamente a un curso de conversión a las técnicas de paracaidismo británicas; también participaron en complejos ejercicios de campaña a nivel de compañía, batallón y brigada. Uno de los ejercicios organizados durante la instrucción, la simulación de un desembarco muy disperso, fue de gran valor para los canadienses en su primera operación aerotransportada. La unidad, que saltó al nordeste de Caen el Día D, quedó diseminada en una zona diez veces mayor de lo previsto, y aún así aseguró sus objetivos. En los tres meses siguientes al Día D, el batallón permaneció en Normandía y perdió la mitad de sus hombres en el combate: 25 mandos y 332 soldados muertos, heridos o prisioneros. Tras un período de requipamiento de 90 días, el batallón zarpó de Gran Bretaña el día de Navidad a raíz que se ordenase a la 6.ª División Aerotransportada ayudar a contener la ofensiva alemana de las Ardenas. La División se retiró del frente en febrero de 1945, y el día 21 los canadienses volvieron a Gran Bretaña a comenzar los preparativos para el cruce del Rin.

ASALTO AEREO

En el vasto desembarco aéreo aliado sobre el Rin, en 1945, nadie luchó con más bravura que los paracaidistas canadienses.

El horizonte estaba limpio y proporcionaba una visibilidad virtualmente ilimitada a medida que los primeros C-47 Skytrain del IX Mando de Transporte de Tropas norteamericano se aproximaban al Rin. Los aviones, que volaban en oleadas de a nueve, descendieron para adentrarse en el marasmo creado por la artillería antiaérea que, con sus series de explosiones y filas de trazadoras, ascendía desde la orilla oriental del río. Para facilitar la localización de las Zonas de Salto (ZS) y asegurar que los paracaidistas llegasen a tierra agrupados, se había previsto el lanzamiento para las 10,00 horas. Ahora, empero, los pilotos y los comandantes de secciones se esforzaban por localizar las señales en tierra, entre el humo y la neblina causados por el masivo bombardeo aliado realizado con idea de neutralizar las baterías antiaéreas alemanas que defendían el objetivo. En una rápida sucesión, los primeros hombres del 8.° Batallón del Regimiento de Paracaidistas británico (el 8.° *Para*) que iba en cabeza, comenzaron a saltar de su avión, seguidos por el personal del estado mayor de la 3.ª Brigada Paracaidista del general James Hill, de la 6.ª División Aerotransportada. Sólo algunos minutos después se encendieron las luces verdes a bordo de los 35 aviones que transportaban a unos 600 hombres del 1.er Batallón Paracaidista canadiense. Para la fuerza compuesta por casi 22 000 soldados norteamericanos, británicos y canadienses que volaban en 1 696 aviones de transporte y 1 348 planeadores, este era el comienzo de la operación *"Varsity"* (Universidad), la mayor acción aerotransportada de un solo día de toda la guerra. Para los paracaidistas canadienses era su segundo salto de combate y su tercer ataque contra el enemigo.

El mariscal de campo sir Bernard Montgomery, comandante del 21.° Grupo de Ejércitos, planeaba emplear a la 6.ª División Aerotransportada como parte de una operación en dos fases pensada para romper las formidables defensas a lo largo del bajo Rin y lanzar sus fuerzas hacia el corazón industrial de Alemania. Operación *"Plunder"* (pillaje) era el nombre en código del asalto a través del Rin entre Rheinberg y Rees, mediante el Segundo Ejército del teniente general sir Miles Dempsey a la izquierda y el Noveno Ejército norteamericano del general W.H. Simpson a la derecha. En el área escogida para el cruce del río, éste tenía entre 365 y 450 m de anchura, con amplias planicies inundadas en cada orilla. En el lado oriental del río, los alemanes habían preparado un complicado sistema de trincheras, protegido por amplias zonas con alambradas y campos de minas, mientras que más hacia el interior virtualmente cada casa ocultaba emplazamientos contracarro o de ametralladoras. La defensa del Rin en el sector de *"Plunder"* era responsabilidad del Primer Ejército Paracaidista alemán, que consistía en el II, el LXXXVI y el LXIII Cuerpo Paracaidista, desplegados a lo largo del río con el XLVII Cuerpo *Panzer* (acorazado) en reserva.

A los estrategas aliados les preocupaba en particular un elemento característico de la orilla oriental, el Diersfordter Wald, un espeso bosque de más de 20 m de altura sobre el nivel del río. Los frondosos árboles podrían ofrecer una buena cobertura a los alemanes, quienes podían, por tanto, amenazar el cruce del XII Cuerpo británico en el sector central aliado. De esta forma, para evitar que la artillería enemiga utilizara



este vital espacio y para proteger la cabeza de puente de un contrataque, el XVIII Cuerpo Aerotransportado norteamericano del general de división Matthew Ridgway, compuesto por los veteranos de la 6.ª División Aerotransportada británica y los en comparación poco experimentados hombres de la 17.ª División Aerotransportada norteamericana; recibió la tarea de capturar el Diersfordter Wald.

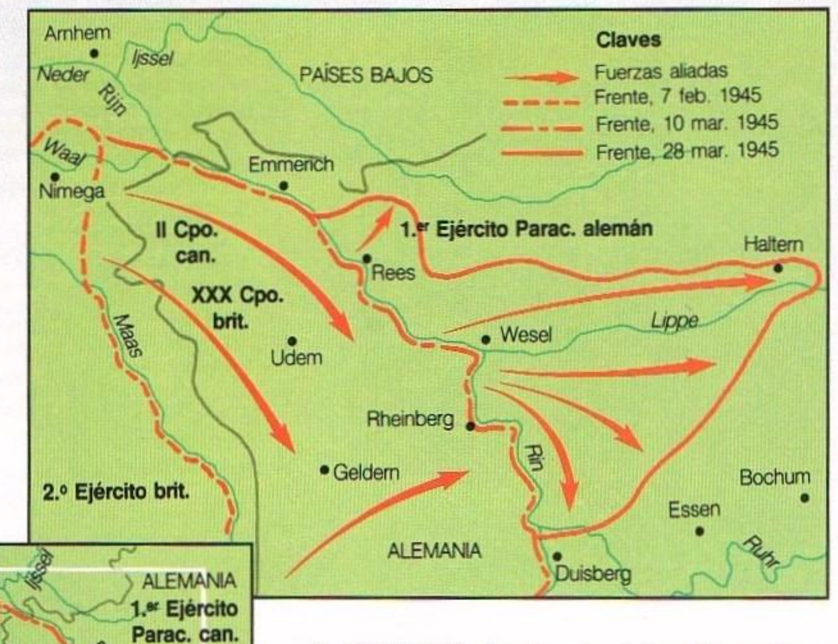
La planificación de la operación *"Varsity"* tuvo en cuenta las experiencias obtenidas en acciones aerotransportadas, tanto aliadas como alemanas, en los años anteriores. Los estrategas tuvieron presentes en especial las duras lecciones aprendidas durante la tragedia de Arnhem en setiembre de 1944. Al contrario que en Normandía y la batalla citada, donde el desembarco vertical había precedido a las fuerzas terrestres atacantes, las fuerzas aerotransportadas del Rin no se lanzarían hasta las 10,00 horas del 24 de

Arriba, izquierda y centro: entrenamiento de los paracaidistas canadienses. Lanzados por terreno abierto, los soldados aguantan los estallidos de las granadas y las cargas de tierra en torno a ellos mientras que las granadas fumígenas recrean el escenario de una batalla. Abajo, izquierda: tropas aerotransportadas embarcan en los aviones que las llevarán a la otra orilla del Rin.

Derecha: cientos de paracaidistas y suministros descienden sobre la zona de salto. Con anterioridad, las líneas enemigas fueron bombardeadas.
Arriba, izquierda: un cañón Long Tom de 155 mm en acción.

Cruce del Rin
marzo de 1945

A comienzos de marzo de 1945, el 2.º Ejército británico y el 1er Ejército canadiense, integrados en el 21.º Grupo de Ejércitos de Montgomery, llegaron a la orilla occidental del bajo Rin. La fase siguiente de la guerra en este sector –operación *"Plunder"*– consistiría en un cruce en fuerza del río y un avance a través del corazón industrial, vital estratégicamente, de Alemania, el distrito de Ruhr.





Arriba: el cabo Frederick Topham, condecorado con la codiciada Cruz de la Victoria por su valor en combate. En la boina lleva el emblema del Cuerpo Paracaidista canadiense.

marzo, es decir, casi 15 horas después de que las primeras unidades del XII Cuerpo comenzaran a cruzar el río. Se esperaba que un asalto diurno permitiera a las tropas aerotransportadas llegar a tierra en concentraciones muy cercanas unas de otras en las zonas situadas al norte y al este de Diersfordter. Entonces los paracaidistas podrían atacar inmediatamente los objetivos designados, que se hallaban dentro del alcance de la artillería de apoyo emplazada en la orilla occidental del río. Lo previsto era que un único lanzamiento sirviese para que ambas divisiones llegasen a tierra al completo en menos de tres horas. Para asegurar que las tropas aerotransportadas, dotadas sólo con armamento ligero, no estuvieran aisladas mucho tiempo sin apoyo de medios acorazados, se previó que el enlace con las unidades terrestres se realizara en el primer día de la operación.

La 17.ª División Aerotransportada norteamericana capturaría la mitad meridional del Diersfordter Wald, el área a su sudeste y tres puentes sobre el río Issel. La tarea de la 6.ª División Aerotransportada británica sería la de tomar la mitad norte del bosque, la villa de Hamminkeln y los tres puentes que cruzaban el Issel en este sector. La 3.ª Brigada de Paracaidistas del general Hill sería la primera unidad llegada a tierra; el 8.º *Para* aseguraría la zona de salto al norte de Diersfordter, mientras que los canadienses capturarían la esquina noroeste del bosque y el 9.º *Para* el área más hacia el sur. El objetivo señalado a los canadienses, que consistía en el extremo occidental del bosque, más un fragmento de la carretera principal que se dirigía hacia el norte desde Wesel a Emmerich, y una serie de edificios en el área sur estaba con toda seguridad fuertemente defendido por tropas de la potente 7.ª División Paracaidista alemana. Aunque el final de la guerra era ya previsible, nadie dudaba que los bregados paracaidistas alemanes lucharían hasta el último hombre para defender su patria.

A las 04,45 horas de la mañana del 24 de marzo, a medida que los soldados canadienses subían a bordo de los camiones que les llevarían al aeródromo de la RAF de Chipping Ongar, los batallones de vanguardia de la 15.ª División escocesa ya habían establecido





Además de su evidente importancia estratégica, el Rin representaba una frontera simbólica tras la cual se encontraba el corazón de Alemania. Los planificadores aliados eran conscientes, por ello, de que el enemigo defendería sus posiciones en el sector del Rin con la mayor tenacidad posible. Transportados en bimotores C-47 *Skytrain*, los canadienses se lanzaron sobre el territorio alemán y silenciaron muchos de los puntos fuerges enemigos. Abajo: tras librarse de sus paracaídas, dos paracaidistas avanzan cautamente a través de la neblina con sus subfusiles dispuestos.

una cabeza de puente en el lado opuesto del Diersfordter y los Reales Infantes de Marina de la 1.ª Brigada de Comandos libraban una cruenta batalla urbana para controlar Wesel. A las 07,30 los C-47 norteamericanos, que llevaban a los canadienses, despegaban para unirse a la enorme armada aérea que convergería sobre Bélgica y luego se dirigiría hacia el Rin. A las 09,55 el soldado J.A. Collins, un tirador de élite de la Compañía C, estuvo entre los primeros en saltar:

"Estábamos algo preocupados; muchos recordábamos a nuestra división gemela en Arnhem y la carnicería que había sufrido... Yo era el penúltimo hombre de un pelotón de 20. Estaba bastante tranquilo y todo parecía un ejercicio normal de salto. El avión se movió varias veces y comencé a oír las explosiones de los antiaéreos bastante cerca. Lo más vívido que recuerdo fue la caída de un Dakota en llamas y que se estrelló en el Rin."

El diario de guerra del batallón recoge lacónicamente: "La antiaérea era muy fuerte sobre la ZS y se vio caer en llamas a varios aparatos." Collins llegó ileso, pero otros miembros de la Compañía C no fueron tan afortunados. El jefe de la misma, comandante Hanson, que había ganado una Cruz Militar en Normandía, se rompió una clavícula al aterrizar, mientras que el aparato que transportaba al capitán J.A. Clancy, segundo al mando de la compañía, fue alcanzado por la antiaérea sobre la zona de salto.

Mientras la tripulación luchaba por mantener el control del aparato, que se había incendiado, los paracaidistas saltaron apresuradamente. Desparramados en una amplia área, la mayoría de ellos permanecieron aislados del resto de su unidad durante todo el día. El capitán Clancy aterrizó en mitad de las tropas alemanas y fue capturado casi inmediatamente. Con la mayoría de sus oficiales fuera de combate recayó en los suboficiales de la compañía hacerse cargo de la situación. Tras reunir a cuantos hombres pudieron, los sargentos Miles Saunders y William Murray cargaron directamente sobre el objetivo de la compañía en el extremo de la zona de salto. La ferocidad del ataque ya había rebasado a los servidores de los cañones alemanes antes de que el resto de la Compañía C pudiera llegar para ayudar a sus compañeros desde la ZS.

La intensidad del fuego antiaéreo alemán había obligado a los transportes C-47 a cruzar la zona de salto a gran velocidad y, por consiguiente, las subunidades de la brigada, aunque cayeron casi todas en el área marcada, se desparramaron sobre un área mucho más amplia de la prevista. Inevitablemente, bastantes paracaidistas, incluido el comandante de los canadienses, teniente coronel Jeff Nicklin, cayeron entre los árboles que bordeaban la ZS. Aunque Nicklin había escapado de una situación similar en Normandía, en esta ocasión fue cazado de inmediato por una ametralladora alemana y abatido mientras luchaba por librarse de los atalajes de su paracaídas. La mayoría de los hombres de la Compañía A cayeron en el extremo oriental de la ZS de la brigada, aunque en menos de 30 minutos más de las dos terceras partes de la compañía se había encaminado hacia el humo amarillo que señalaba el área de reunión del extremo occidental de la misma.

Cuando llegaron al estado mayor del batallón las noticias sobre la muerte del teniente coronel Nicklin, el comandante G. Graser Eadie, segundo al mando de la unidad, asumió el control. Cuando el primero de los planeadores aterrizó a las 11,00 horas, el general Hill ordenó al batallón canadiense y al 9.º para que atacaran sus objetivos. Sin pérdida de tiempo, el comandante Peter



A pesar del denso bombardeo previo al lanzamiento, muchos de los aviones de transporte fueron desviados de su rumbo por la antiaérea enemiga. Al rebasar su objetivo, algunos paracaidistas descendieron sobre el propio Diersfordter Wald. Abajo: un desafortunado soldado cuelga de su paracaídas, enganchado en un árbol.

Griffin llevó la Compañía A contra el grupo de edificios del extremo occidental del Diersfordter Wald, aunque la férrea resistencia de los defensores alemanes paralizó enseguida su avance. Cubierto por fuego de fusiles y de una Bren, el sargento mayor de la compañía, George Green, mandó un asalto contra la primera casa y la tomó después de un cruento combate callejero a quemarropa. El grupo de Green limpió luego metódicamente las restantes casas del objetivo.

Mientras la Compañía A aseguraba los edificios, la Compañía B avanzaba a través del bosque hacia el grupo de granjas del cruce de Bergenfurth, más hacia el sur. Bajo el mando del capitán Sam McGowan, que sangraba abundantemente tras ser herido en la cabeza en la ZS, la compañía formó un cerco en torno a las granjas. Cubierta por fuego de ametralladoras Bren, la compañía avanzó disparando y rápidamente tomó la posición con granadas de mano y los subfusiles Sten. Mientras el resto de la compañía comenzaba a cavar trincheras, se enviaron patrullas para despejar los bosques cercanos. Un grupo de siete hombres regresó con 98 prisioneros que se añadieron a los ya capturados anteriormente. A mediados de esa misma tarde el batallón se encontró con que tenía más de 400 prisioneros en sus manos.

A las 12,00 horas, las tres compañías de fusileros podían informar que habían asegurado sus objetivos y que abrían trincheras para resistir, en la medida de lo posible, el contrataque enemigo. Sobre sus cabezas aún pasaban los planeadores que se dirigían hacia la zona de aterrizaje (ZA) al norte y al este del Diersfordter Wald, y se podía oír el fragor de los combates en todas direcciones. El general Hill trasladó su cuartel general a una pequeña escuela situada dentro del perímetro canadiense, mientras que el 224.º de Ambulancias de Campaña montaba un hospital de primera sangre. Durante toda la tarde el batallón estuvo sujeto a esporádicos bombardeos de la artillería y los carros de combate enemigos. La Compañía A repelió dos contrataques con cierta facilidad. No obstante, algunos paracaidistas alemanes parapetados en casas del sector norte fueron especialmente problemáticos, ya que atacaron la mitad occidental de la ZS y las posiciones de la Compañía C con fuego de morteros y de ametralladoras. Fue en esta área donde el cabo Frederick Topham, un enfermero del batallón, obtuvo la Cruz Victoria. Al ver cómo eran aniquilados



Arriba: un cazacarros M36, uno de los primeros vehículos acorazados que establecieron contacto con las fuerzas aerotransportadas tras su avance relámpago; en último término, un grupo de cautivos alemanes aguarda ser enviado a un campo de prisioneros de guerra. Abajo: asegurado el objetivo, de camino hacia Hamminkeln. Los paracaidistas cogen dos prisioneros más antes de entrar en la asolada ciudad en un *jeep* con remolque.

dos médicos del 224.º de Ambulancias de Campaña por una ametralladora cuando se dirigían a asistir a un soldado herido, el cabo Topham corrió en ayuda del mismo. Aunque alcanzado en la nariz, Topham vendó la herida del soldado y lo transportó al abrigo de los árboles. Dos horas más tarde, después de haber rehusado ser atendido, Topham consiguió rescatar a tres hombres heridos del interior de un vehículo portametralladoras Bren en llamas que estaba cargado con munición y en peligro de estallar.

Se utilizaron francotiradores con fusiles y ametralladoras para dar cuenta de cualquier alemán que no estuviera lo suficientemente a cubierto cerca del perímetro del batallón. A las 14,00 horas aproximadamente, el fuego de las Vickers de la sección de ametralladoras aniquiló a un grupo de unos 40 enemigos que se acercaba a las posiciones del batallón desde el Rin. Los paracaidistas que habían caído lejos convergían todavía en la posición del batallón; uno de ellos fue el cabo primero Real Aubert. Antes de abandonar Inglaterra, Aubert había atado alrededor de su cintura la bandera canadiense que había ondeado en el cuartel general del batallón en Carter Barracks. Ahora, con la ayuda de varios prisioneros, fijó la bandera al palo más alto que encontró y la izó sobre la posición canadiense.

"El ataque aerotransportado en profundidad destruyó los cañones y las posiciones defensivas de la retaguardia enemiga en un solo día"

A comienzos de la tarde, la 15.ª División escocesa había asegurado su cabeza de puente en la orilla oriental y se envió la sección motorizada del 8.º Batallón de los Reales Escoceses para que estableciera contacto con la 6.ª División Aerotransportada. Un paracaidista canadiense, enviado en avanzadilla con una patrulla, describió el encuentro:

"Oímos el traqueteo de un vehículo acorazado y nos preparamos para ver a un carro de combate alemán, pero cuando nos arrastramos cautelosamente a través de la maleza del sotobosque, un pelotón de alemanes corrió súbitamente hacia nosotros. Yo me encontraba en la parte trasera de nuestro grupo, pero los soldados de cabeza abrieron fuego. Sólo minutos después comenzaron a dar saltos de alegría y tras empujar a algunos compañeros pude ver vehículos portametralladoras Bren que avanzaban por un camino hacia nosotros. La sensación de alivio fue aplastante".

La 6.ª División Aerotransportada mantuvo sus posiciones durante la noche del 24 al 25 de marzo, mientras que el Segundo y el Noveno Ejército expandían su cabeza de puente. Con las primeras luces los paracaidistas alemanes que habían tiroteado a los canadienses desde los edificios del noroeste de la ZS lanzaron un contrataque a la desesperada contra la posición canadiense, aunque fueron contenidos por la Compañía C. Aunque continuaron los bombardeos durante todo el día y las posiciones avanzadas tuvieron que ser aún reforzadas, los canadienses pudieron contar sus bajas. En el día anterior el batallón había perdido dos oficiales y 22 suboficiales y hombres de tropa, mientras que otro oficial y otros 32 hombres habían sido heridos. La 6.ª División había tenido 347 muertos y 731 heridos, mientras que la 17.ª División Aerotransportada tuvo 359 muertos y 522 heridos. De la fuerza de transporte se habían perdido 22 C-46, doce C-47 y más de 80 planeadores por el fuego antiaéreo. aunque las bajas fueron mayores de las esperadas, la operación *"Varsity"* fue un éxito completo. El general Ridgway resumió así los resultados:

"El lanzamiento aerotransportado en profundidad destruyó los cañones enemigos y las posiciones defensivas de retaguardia en un solo día, posiciones que de otra forma se habría tardado días enteros en reducir mediante un ataque terrestre. El impacto de las divisiones aerotransportadas destruyó de un solo golpe las defensas alemanas y permitió un rápido enlace con las tropas terrestres."

En las semanas siguientes al cruce del Rin la 6.ª División Aerotransportada avanzó con el flanco izquierdo de Montgomery hasta el 2 de mayo; después de cubrir 440 km, el 1.er Batallón Paracaidista canadiense llevó a la división hasta Wismar, en la costa báltica, y allí se paró a esperar la llegada del Ejército Rojo. Los paracaidistas aún estaban en Wismar cuando los alemanes capitularon tres días más tarde.

El 1.er Batallón Paracaidista canadiense había realizado dos saltos en combate y acumulado un total de siete meses en primera línea. Como primera unidad canadiense en lanzarse en Normandía y en cruzar el Rin, fue de justicia que fuera también la primera enviada a casa, y llegó a Halifax el 21 de junio en mitad de un tumultuoso recibimiento. Posteriormente, el 30 de setiembre, el batallón se disolvió en Niagara-on-the-Lake. Sin embargo, el valor de la tradición aerotransportada y la reputación que el batallón había obtenido no se perdieron, ya que el Ejército canadiense decidió entrenar un batallón de cada uno de sus regimientos de infantería regulares en misiones aerotransportadas.



41.° COMANDO

La división de Corea a lo largo del Paralelo 38 en 1945 condujo al estallido de la guerra el 25 de junio de 1950, cuando las fuerzas comunistas norcoreanas cruzaron la frontera e invadieron el Sur. En la Escuela de Comandos de la Real Infantería de Marina, cerca de Dartmoor, se recibieron órdenes para formar una unidad de comandos independiente para servir con las fuerzas de las Naciones Unidas desplegadas en Corea. El comando se emplearía en incursiones especiales en apoyo de las fuerzas norteamericanas, detrás de las líneas enemigas. En el transcurso de unos pocos días de agosto surgió el 41.° Comando (Independiente), que se puso al mando del teniente coronel Douglas Drysdale. Esta unidad sumaba 219 hombres en total, incluido el personal médico. Con sus ropas civiles, los componentes del Comando fueron a Japón, donde se equiparon con armas y equipos norteamericanos. Sin embargo, para no abandonar su tradición de infantes de marina, los orgullosos componentes del comando conservaron sus boinas verdes. Tras un intenso entrenamiento en Camp McGill en setiembre, el 41.° llevó a cabo con éxito varias incursiones en la costa noreste de Corea, antes de integrarse en la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana y embarcar hacia Hungnam. El 41.° Comando se retiró de Corea en diciembre de 1951, para incorporar algunos de sus elementos a la 3.ª Brigada Comando en Malasia. El 41.° se disolvió finalmente en Plymouth, Devon, en febrero de 1952. Arriba: la insignia del 41.° Comando.

SALDREMOS PELEANDO

Encargado en principio de hostigar las líneas de suministro enemigas, el 41.° Comando cubriría a la 1.ª División de Infantería de Marina de EE UU en su expuesta retirada desde Chosin.

El mes de noviembre en Corea es extremadamente húmedo y frío, y su inhóspito territorio es un caldo de cultivo para males y enfermedades. Cuando llegó el invierno, los infantes de marina norteamericanos de la zona de Chosin estaban totalmente desprevenidos para aquellas condiciones intolerables. Mientras sus equivalentes chinos y norcoreanos estaban equipados con gruesas ropas acolchadas, los norteamericanos carecían de la protección adecuada; ni siquiera los sacos de dormir los resguardaban del frío. Cuando llegaba la noche, las temperaturas bajaban y poder dormir toda la noche era un lujo.

En la noche del 27 de noviembre de 1950, las fuerzas chinas empezaron a avanzar hacia el X Cuerpo norteamericano de la zona de Chosin y tantearon en las áreas de Koto-ri, Yudam-ni y Hagaru. A la noche siguiente atacaron en fuerza Hagary y causaron numerosas bajas entre los norteamericanos. La 1.ª División de Infantería de Marina estadounidense necesitaba refuerzos con urgencia y el teniente coronel Douglas Drysdale recibió la orden de llevar una fuerza de relevo a Koto-ri y después seguir hacia el norte a Hagaru. A las 07,00 horas del 29 de noviembre, la columna partió a lo largo de una tortuosa carretera que serpenteaba entre las laderas de las colinas. Los efectivos de Drysdale sumaban 992 hombres y 141 vehículos, y consistían en el 41.° Comando (Independiente) británico, una compañía de infantes de marina y una del Ejército norteamericanos. La noche anterior, los chinos habían cortado la ruta de la columna en 17 puntos y las tropas enemigas tenían en su poder la mayor parte del terreno alto. La fuerza de relevo era presa fácil para una emboscada.

Pronto se encontró una seria resistencia cuando una gran fuerza china comenzó a disparar desde una colina al norte sobre la sitiada columna, y se encargó al 41.° Comando tomar aquel punto fuerte enemigo. A pesar del frío y de las fuertes ráfagas de nieve, los componentes del comando expulsaron a los congelados chinos de sus mal camuflados escondrijos, de modo que los infantes de marina norteamericanos pudieron pasar y asegurar una segunda colina. El comando siguió después hacia una tercera elevación mientras la compañía del Ejército permanecía con la principal columna de transporte. El grupo de armas pesadas, bajo el mando del teniente Peter Thomas,

Derecha: en pleno territorio enemigo, unos comandos se disponen a demoler un tramo de la principal línea ferroviaria al sur de Songjin. Arriba, a la derecha: el segundo al mando, el comandante Dennis Aldridge (derecha) junto al doctor de la unidad, el teniente cirujano Douglas Knock.



SABOTAJE FERROVIARIO

En la noche del 1 de octubre de 1950, el teniente coronel Drysdale condujo a los hombres del 41.° Comando en su primera incursión. Su objetivo fue Sorye Dong y la línea ferroviaria que corría a lo largo de la costa noreste de Corea. El submarino USS *Perch* transportó el comando hasta la zona. Tras evitar a los buques de patrulla, el submarino botó un lanchón de desembarco que había estado alojado en la vela y que remolcó al comando en 10 botes neumáticos de 10 plazas los siete kilómetros que mediaban hasta la playa.
El enemigo no advirtió su presencia, y los incursores colocaron sus minas contracarro en la vía férrea y regresaron al *Perch* sin incidentes. Las minas explosionaron al paso de un tren y el 41.° Comando volvió a su base en Japón.

La segunda incursión del comando correspondió a las Secciones C y D el 7 de octubre. El objetivo fue una importante línea de suministros, 12 kilómetros al sur de Songjin. La fuerza se componía de 130 hombres y fue enviada a la playa en lanchas de desembarco lanzadas por dos destructores norteamericanos. Un submarinista enviado por delante para reconocer la playa no encontró patrullas enemigas e hizo las señales para el desembarco del grupo principal. De nuevo, su objetivo era una línea ferroviaria y su misión, la de cortar el suministro a las divisiones norcoreanas. Se apostó un lanzagranadas de 88 mm a la entrada del túnel y los incursores pasaron dos horas llevando explosivos desde las lanchas al objetivo. Espoletas de retardo de treinta minutos dieron al comando tiempo suficiente para alcanzar la playa, antes de que una ensordecedora explosión y una bola de fuego les confirmase el éxito de su misión.

Tras la acción del 41.° Comando en la retirada de Chosin, la unidad operó desde la isla de Yodo en la bahía de Wonsan, en ataques contra la costa norcoreana. En el verano de 1951 poseía unos efectivos de 300 hombres y su eficacia obligó a los comunistas a desviar tropas de la principal zona de batalla para defender la línea ferroviaria. Los desembarcos a gran escala dieron paso a incursiones realizadas por grupos de 20 hombres, con buceadores que reconocían previamente la zona de operaciones.

A finales de 1951, los ataques aéreos habían destruido la mayoría de los puentes ferroviarios y el 41.° Comando, cumplida su misión, recibió la orden de retirarse.



Hagaru
nov-dic de 1950

El 27 de noviembre de 1950 las fuerzas chinas en Corea del Norte avanzaron contra el X Cuerpo norteamericano en la zona de Chosin. El teniente coronel Douglas Drysdale fue puesto al mando de las fuerzas convergentes en Koto-ri, incluido su propio 41.º Comando (Independiente) del *Royal Marinesob*, y ordenó avanzar hacia Hagaru, donde resistían elementos de la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana.

En Hagaru

29 de noviembre, 19,39 Tras sufrir numerosas bajas, la columna alcanza finalmente el perímetro de Hagaru. Las fuerzas en retirada de Yudam-ni llegan en los días siguientes y se mantiene el perímetro.
6 de diciembre Comienza la retirada de toda la fuerza hacia Koto-ri, con el 41.º Comando en la retaguardia.

Fuerza operacional de Drysdale

29 de noviembre, 07,00 La fuerza de Drysdale sale de Koto-ri. Los chinos que ocupan las colinas establecen contacto con la columna y frenan su avance.
16,15 A menos de medio camino de Hagaru, la columna sufre un fuerte ataque.

Retirada de Hagaru
1-11 dic. 1950

Retirada hacia Hungnam

6 de diciembre Bajo un denso ataque de un total de siete divisiones chinas, la 1.ª División norteamericana se retira a lo largo de la carretera hacia Koto-ri.
7 de diciembre, 17,00 El 41.º Comando se une al cuerpo principal de la 1.ª División en Koto-ri.
8 de diciembre Comienza la última fase de la retirada a Hungnam.
11 de diciembre La columna en retirada alcanza Hungnam.

ayudó a mantener a raya al enemigo con morteros de 81 mm y ametralladoras Browning A4.

Poco después del mediodía, la fuerza de relevo se vio reforzada con la llegada de 17 carros de combate. Drysdale hubiera querido repartirlos a lo largo de la columna para asegurar una protección adecuada, pero fue refutado por el comandante de los carros, quien insistió en que se les debía mantener juntos en vanguardia. Esto se demostraría desastroso. Cuando los carros partieron, su avance se vio obstaculizado por innumerables desmontes y placas de hielo a lo largo de la carretera. La columna era insistentemente tiroteada desde el frente y el flanco derecho y, con todos los carros de combate concentrados en el frente, era extremadamente vulnerable.

A las 16,15, la columna sólo había progresado seis kilómetros a lo largo de la carretera a Hagaru, y ya comenzaba a cernirse la helada noche invernal. Cuando se conseguía despejar de francotiradores y posiciones de mortero una colina, la siguiente necesitaba entonces el mismo tratamiento. Desprotegidos, los vehículos no blindados recibían un fuego inmisericorde y el resplandor de los camiones incendiados rompía la oscuridad invernal. Las llamas no ayudaban mucho, sino que facilitaban la puntería de los chinos. Al poco tiempo, los carros quedaron inmovilizados; Drysdale estaba tentado de retirarse a Koto-ri y reanudar el viaje a Hagaru al día siguiente. Sin embargo, un mensaje urgente de la asediada división norteamericana en Hagaru le animó a seguir adelante.

Tras avanzar sólo otro kilómetro, la columna se veía de nuevo seriamente amenazada. Los chinos se apoderaron de un desfiladero, dejaron que la vanguardia lo atravesase y partieron en dos la columna. Entre los hombres aislados estaban el capitán Pat Ovens con sus zapadores y parte de la plana del comando. Ovens guió a un total de 25 infantes de marina de vuelta a Koto-ri, a través de las nevadas colinas. Aquella noche la temperatura descendió a 10 grados bajo cero; los guantes húmedos se congelaban en las manos de los infantes de marina, imposibilitándoles casi para disparar sus armas.

Ya que Drysdale dirigía la fuerza principal, su segundo al mando, el comandante Dennis Aldridge, se quedó con el 41.° Comando. En un momento determinado vio cómo un gran número de infantes chinos bajaban por una colina en dirección a la columna. En desesperada inferioridad numérica, Aldridge pidió apoyo de aviones de ataque norteamericanos. Perfectamente distinguible contra la nieve, el enemigo fue barrido por los cazas.

Bajo un denso tiroteo, la columna principal consiguió llegar a un kilómetro de distancia de Hagaru. Allí encontraron un carro de combate abandonado y otros vehículos incendiados que bloqueaban la estrecha carretera. En la distancia, iluminados por destellos eléctricos, se podía ver cómo los ingenieros norteamericanos trabajaban frenéticamente en la apertura de un paso en el terreno congelado. Sobre la fuerza de relevo caía aún el fuego enemigo por ambos lados y, sólo mediante la lucha cuerpo a cuerpo, consiguieron los infantes de marina británicos y norteamericanos abrirse paso. Las pérdidas habían sido numerosas: 65 hombres del 41.° Comando muertos, heridos o desaparecidos en combate.

"A la limitada guarnición de Hagaru se sumaron una compañía de carros y unos 300 infantes llegados en el momento oportuno"

Avanzaban lentamente y dejaban que las fuerzas chinas se aproximasen para abrir fuego sobre ellas, y así la columna alcanzó finalmente el perímetro de Hagaru alrededor de las 19,30 del día 29. Durante dos jornadas de lucha continua se produjeron 321 víctimas y se perdieron 75 vehículos. Pero, según consta en la historia oficial del *US Marine Corps*, "a la limitada guarnición de Hagaru se sumó una compañía de carros y unos 300 infantes llegados en el momento oportuno". Del 41.° Comando habían conseguido pasar menos de 100 hombres. Sólo cuando llegaron a Hagaru se enteraron de que fueron tres regimientos chinos los que habían actuado contra ellos, con temperaturas de hasta 24 grados bajo cero.

Utilizado como reserva móvil, el 41.° Comando fue puesto inmediatamente bajo el mando del 3.er Batallón del 1.° del *US Marine*, responsable de asegurar el

En el 41.° Comando habían varios veteranos de la II Guerra Mundial. Abajo: en formación en Koto-ri, los hombres del 41.° eran capaces de pasar una revista de aseo personal y de equipo en las más arduas condiciones.

LA OFENSIVA CHINA

A finales de setiembre de 1950, el colapso del Ejército Popular de Corea del Norte (EPCN) parecía inevitable. Seúl había sido capturada por las fuerzas de la ONU y la República de Corea (RdC), que ahora subían hacia el Paralelo 38. A mediados de noviembre, se había hecho retroceder al EPCN hasta la frontera china. La 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana, integrada en el X Cuerpo, se hallaba en las montañas alrededor de Chosin y existía entre la tropa una fuerte sensación de que estarían "en casa por Navidad". Entonces entró repentinamente en escena un nuevo elemento. China ya había expresado su aversión a ver a sus vecinos coreanos sometidos por fuerzas de la ONU, y elementos de las Fuerzas Armadas chinas (FACh) habían atacado unidades aisladas de la RdC a finales de octubre. Entonces, entre el 25 y el 27 de noviembre, las FACh lanzaron una gran ofensiva: 18 divisiones atacaron las fuerzas de la ONU al oeste de las montañas de Chosin, aplastaron tres divisiones de la RdC y amenazaron con rodear a todo el Octavo Ejército norteamericano. Mientras el grueso de la FACh avanzaba hacia el sur, hacia la zona del X Cuerpo, se emplearon cinco divisiones para atacar las posiciones de la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana en Yudam-ni, Hagaru y Koto-ri. Los infantes de marina estadounidenses quedaron completamente aislados. Había que conservar Hagaru, con su aeródromo, pero había poco más que un batallón para defenderla. En este escenario el 41.° Comando, enviado como parte de una fuerza de relevo, participaría en una de las más sangrientas batallas mantenidas durante las etapas iniciales de la guerra de Corea.



perímetro de Hagaru, una circunferencia de unos nueve kilómetros. A pesar de no haber parado durante 48 horas, sólo algunos de los componentes del comando consiguieron dormir aquella noche. Arracimados para darse calor, eran atacados por dos enemigos: los chinos y las mortales condiciones climáticas. En los días siguientes se evacuaron muchos heridos gracias a la pista de aterrizaje construida contra reloj. Un avión se estrelló fuera del perímetro y el 41.° Comando recibió la desagradable misión de buscar a los supervivientes. Fue una de las pocas ocasiones en que el enemigo no intentó interferir. En la noche del 30 de noviembre se abrió una brecha en el perímetro y se ordenó a la Sección B, al mando del teniente Gerald Roberts, asegurar el área. En un terreno nada familiar y sin apenas protección contra las terribles temperaturas, los hombres marcharon. Los chinos no fueron rivales de talla para los soldados altamente entrenados del 41.° y, a las 04,00, el perímetro había sido restaurado.

Ahora los días eran relativamente tranquilos. Los infantes de marina limpiaban sus fusiles semiautomáticos M1 Garand, que preferían a las ligeras carabinas M1, que habían resultado poco fiables con las

Derecha: el infierno de Chosin. El expuesto avance de Hagaru a Koto-ri fue la primera vez que infantes de marina británicos y norteamericanos combatieron codo con codo desde la defensa de las Legaciones en Pekín, en el cambio de siglo. Encargados de custodiar la columna principal, los infantes de marina recibieron órdenes de tomar muchos puntos fuertes enemigos en las elevaciones que dominaban la carretera (abajo).

Comando de los *Royal Marines*, Corea del Norte, 1950

Este comando lleva el uniforme de combate M43 estadounidense, que se entregó a la unidad cuando ésta llegó a Japón. Los correajes incluyen la bolsa de primeros auxilios de la Infantería de Marina de EE.UU. Los comandos conservaron sus boinas verdes, aunque sin el escudo de unidad, y sus botas de suela de goma. Este soldado lleva un fusil M1 Garand y una navaja.



heladas temperaturas de Corea del Norte. A diferencia de sus colegas norteamericanos, los infantes de marina británicos dedicaban un gran cuidado al afeitado matinal, con lo que conseguían por lo menos un aspecto lo más limpio posible. Siempre tocados con sus apreciadas boinas verdes, todo ello ayudaba mucho a mantener la disciplina y la moral, si se tienen en cuenta las desastrosas condiciones. Se enviaron varias patrullas de exploración para calcular la fuerza del enemigo y el 4 de diciembre se envió al disminuido Comando, con apoyo de carros de combate, a recuperar algunos obuses de 155 mm abandonados en la carretera de Yudam-ni. El fuego de los francotiradores no consiguió impedir su avance y llegaron hasta los cañones sin pérdidas. Sin embargo, era imposible recuperar las piezas y, para impedir que cayeran en manos enemigas, las destruyeron.

Mientras tanto, seguía la evacuación de bajas. Al anochecer del 5 de diciembre, se habían retirado 4 312 hombres, incluidos 25 *Royal Marines*, y habían llegado 500 soldados de posiciones distantes. El 6 de diciembre se recibieron órdenes de retirarse a Kotori; se puso el 41.º Comando bajo el mando del 5.º del *US Marine*, recientemente retirado de Yudam-ni y que formaría la retaguardia de la columna. Las extremas temperaturas no remitían cuando esta fatigada columna comenzó su retirada por la carretera en la que había combatido tan recientemente, pero el resuelto ánimo de los *Royal Marines* seguía intacto. De hecho, para sorpresa de los norteamericanos, antes de que el grupo principal partiera al amanecer, el coronel Drysdale ordenó una revista rutinaria del 41.º Comando.

Compuesta de 10 000 hombres y 1 000 vehículos, la columna era conducida por el 7.º del *US Marine* con apoyo aéreo de la Armada norteamericana y pilotos del *USMC*. Con sus Corsair de la II Guerra Mundial, estos bravos pilotos estaban constantemente en el aire, atentos al avance de la columna y decididos a proporcionar el necesario apoyo aéreo.

Detrás de la columna, todavía en Hagaru, el 41.º Comando esperaba su turno para avanzar, pero los constantes ataques enemigos a lo largo de la carretera hacían que la progresión fuese dolorosamente lenta. El perímetro posterior de Hagaru cedía gradualmente ante el implacable ataque chino. Para los hombres del 41.º parecía que los recursos del enemigo no tenían fin. Durante la mayor parte del día, los infantes de marina británicos y norteamericanos mantuvieron una desesperada batalla contra una vasta fuerza superior, y enviaron patrullas para sostener el perímetro y bajo la amenaza constante del fuego de francotiradores y morteros. Finalmente, cuando oscureció, la columna comenzó a avanzar y la retaguardia dejó Hagaru. Sin embargo, el 41.º Comando sólo consiguió desplazarse 400 metros antes de verse obligado a detenerse.

Durante la interminable noche que siguió, el descanso fue imposible debido a las continuas tentativas

Se empleó apoyo aéreo para destruir los bloqueos de la carretera preparados por los chinos (izquierda) y cubrir las tropas en retirada (abajo). Abajo, izquierda: una comida caliente para los componentes del 41.º.



Superior: con la misión cumplida, miembros del 41.º Comando (Independiente) charlan en el campamento de Hungman después de la batalla. Ya sin prendas norteamericanas, resultan más evidentes sus uniformes británicos, incluidas las características boinas verdes de los comandos de los *Royal Marines*. Arriba: exhaustos pero siempre alegres, hombres del 41.º Comando posan frente a un remolque repleto de pertrechos.

de los chinos. El crepitar de los disparos y los estampidos de los morteros ahogaban a la sitiada columna. Los silencios, poco frecuentes, eran incluso peores pues, en cierto modo, existía una especie de seguridad en el tableteo de las armas portátiles. Los dedos, entumecidos, se tensaban alrededor de los gatillos y los ojos, cansados, imaginaban ver una avalancha de fuerzas enemigas vertiéndose desde las oscuras y nevadas colinas. El silencio era quebrado a menudo por el sonido irreal de los toques de corneta chinos que se oían por la campiña. El efecto era escalofriante. Sólo la firme disciplina y la bravura controlada impidió que aquellos hombres abriesen fuego y delatasen al enemigo sus posiciones. Por entonces se habían concentrado siete divisiones chinas contra la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana. Increíblemente, el enemigo fue rechazado con sólo algunas bajas en la columna. A la mañana siguiente, los cuerpos de unos 600 soldados chinos yacían delante de sus posiciones.

El helado y fatigado grupo de retaguardia reanudó la marcha en la mañana del 7 de diciembre sólo para descubrir que habían quedado separados del grueso de la columna divisional durante la noche. Avanzaron durante dos horas bajo un fuego constante, pero hubieron de detenerse a las 11,00 horas debido a un bloqueo enemigo de la carretera. Después de que los infantes de marina eliminasen el obstáculo, la fuerza en retirada avanzó pendiente de las elevaciones que dominaban la tortuosa carretera a fin de evitar una emboscada enemiga. Para ello, el apoyo suministrado por los Corsair fue valiosísimo; volando en condiciones atroces, ayudaron también a las fuerzas de tierra a eliminar algunos puntos fuertes enemigos mientras se retiraban.

A las 16,00 se ordenó a la Sección C ocupar una posición enemiga en un alto al este de la carretera. Se arrastraron silenciosamente por la nevada ladera de una colina y maniobraron hasta un punto ventajoso desde el que se dominaban las ametralladoras y francotiradores enemigos. A bayoneta calada se lanzaron colina abajo y echaron a sus adversarios de sus posiciones sin ninguna pérdida propia.

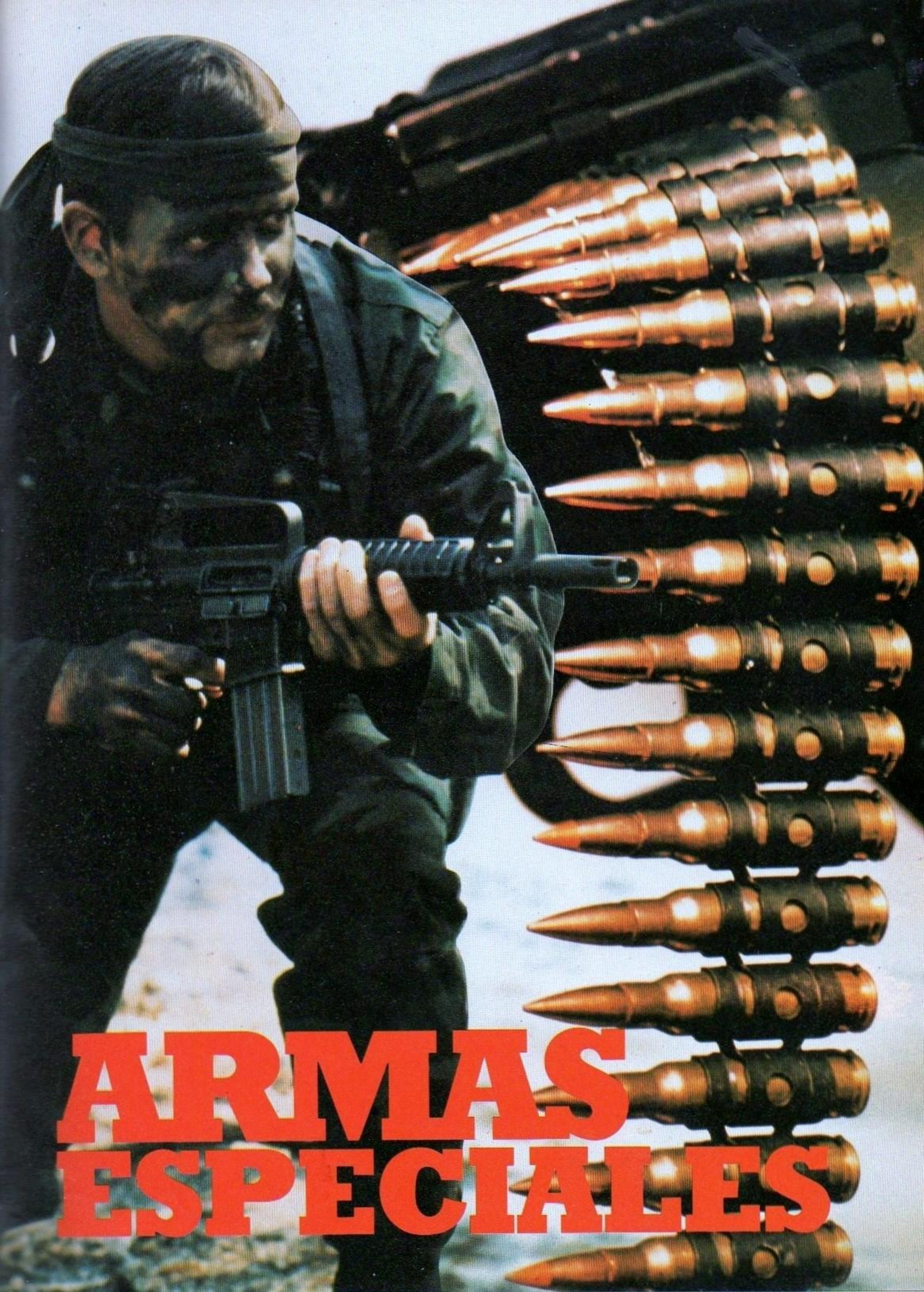
Este fue casi el último incidente de la retirada y, a las 17,00 horas, la retaguardia se reunió con el grueso de la columna divisional y entraron en Koto-ri. El arduo viaje de 16 kilómetros desde Hagaru había durado 38 horas sin descanso. Durante el camino habían recuperado algunos de los muertos del 41.º Comando, caídos sólo diez días antes; diez días que ahora parecían una vida entera. El 8 de diciembre fueron debidamente enterrados con plenos honores militares. Aquella noche, el capitán Ovens y su grupo de infantes de marina se reunió con la unidad, después de haber quedado aislados durante la batalla del 29 de noviembre.

Pero la lucha aún no había terminado; el siguiente "avance" de Koto-ri a Hungman, ya había comenzado. Sólo tres kilómetros al sur de Koto-ri se ordenó al 41.º Comando ocupar una elevación al este, a fin de impedir la infiltración de la infantería china. Subieron por la ladera, a veces con más de 40 cm de nieve, con una cegadora tormenta que oscurecía su visión y hacía de cada paso una aventura. La unidad pasó aquella noche apostada en la helada falda de la montaña, aterida por una temperatura de 15 grados bajo cero y preguntándose cuándo iba a amanecer. Afortunadamente, el enemigo decidió dejarles en paz por aquella vez.

Los *Royal Marines* del 41.º Comando formaron con la frente alta y la espalda erguida.

La deprimente idea de una marcha de 30 kilómetros hasta la cabeza de puente de Hungnam tras quince días casi sin dormir, constituía una perspectiva desalentadora. Aun así, los jóvenes oficiales y sus suboficiales más experimentados habían mantenido, con el típico humor y resolución británicos, una moral muy alta. Al amanecer, ésta subió aún más con la noticia de que les esperaban camiones ocho kilómetros más adelante, en Majon-dong. Con la frente alta y el pecho fuera, los *Royal Marines* del 41.º Comando se alinearon, comenzaron a marcar el paso como en los desfiles de la estación de Deal, y partieron a una velocidad que dejó a los norteamericanos asombrados. El tranquilo paseo por Hungnam fue como una recompensa para la pequeña y altamente entrenada unidad independiente que, por entonces, era la única representante de las fuerzas británicas en la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana. El 11 de diciembre toda la división se había retirado, con sus heridos y equipos consigo. Al hacerlo, habían infligido una importante derrota a los chinos, que habían sufrido unas 37 000 bajas.

Como consecuencia de su comportamiento en el área de Chosin, el 41.º Comando recibió una Mención Presidencial norteamericana que orgullosamente lucen sobre sus colores en forma de una cinta. Pero la unidad pagó un precio muy alto: 98 muertos, 39 heridos y 27 desaparecidos de los 219 hombres que habían salido de Koto-ri.


ARMAS
ESPECIALES



Para llevar a cabo sus operaciones encubiertas, los Boinas Verdes han probado una amplia gama de modernas armas portátiles.

Las Fuerzas Especiales del Ejército norteamericano o Boinas Verdes, como se las conoce popularmente, se organizan para trabajar en pequeñas unidades, a menudo tras las líneas, en operaciones clandestinas. Aparte de su preparación completa y sofisticada, la clave de su éxito en el combate y de su propia supervivencia en sus sombrías misiones, radica en las armas portátiles que emplean. La fiabilidad y el poder de detección son cruciales y, desde su formación, las Fuerzas Especiales siguen con atención el desarrollo de nuevas armas que refuercen su arsenal.

Los Boinas Verdes fueron una de las primeras unidades dotadas con el subfusil Ingram en sus distintas formas. Esta pequeña automática fue concebida por Gordon Ingram, un exsoldado que dedicó varios años al diseño y fabricación de diversos tipos de subfusiles antes de lanzar, con gran éxito, a comienzos de los setenta su Modelo 10. La Ingram es una arma extremadamente simple y robusta, poco más que un cajón de mecanismos de acero estampado que aloja un cerrojo, un cañón y un muelle de recuperación. El

En la página anterior: aunque las Fuerzas Especiales están equipadas con el fusil Colt Commando de 5,56 mm como arma individual (izquierda), el concepto de "fuego colectivo" se conserva en la forma de la ametralladora M60 de 7,62 mm, alimentada por cinta y con una elevada cadencia de tiro cíclico (derecha).



cargador de petaca de 30 cartuchos se introduce en el pistolete, característica particularmente apreciada por las fuerzas clandestinas ya que facilita mucho la recarga del arma en la oscuridad. Cuando el brocal del cargador está en otra parte del arma, puede resultar difícil municionarla con rapidez sólo mediante el tacto, pero incorporado en la empuñadura el principio de "la mano encuentra a la mano" hace casi imposible no dar con el brocal a la primera.

La bocacha de la Ingram incorpora una rosca para poder acoplar un silenciador. Cuando se emplea con el cartucho Colt Auto Pistol de 0,45 pulgadas, que tiene una velocidad inicial muy por debajo de la del sonido, el arma es casi completamente silenciosa, por lo que resulta muy valiosa para anular centinelas y vigías sin alarmar al cuerpo principal del enemigo. La Ingram también se fabrica en calibres 9 mm Parabellum y Auto Pistol de 0,38 pulgadas, aunque se duda que este último se haya utilizado alguna vez.

Antes de la llegada de la Ingram, las Fuerzas Especiales adquirieron unos pocos subfusiles suecos Carl Gustav Modelo 45, que también estaban equipados con silenciadores. Esta arma dispara el proyectil de 9 mm Parabellum que tiene una velocidad inicial más alta que la de la munición de 0,45 pulgadas y, por ello, la supresión acústica resultaba menos eficaz. Aunque el ruido del arma en sí quedaba anulado eficazmente, el estampido supersónico de la bala podía alertar al enemigo. Otro subfusil silencioso, el británico Sterling L34, también ha prestado servicio con los Boinas Verdes y se cree que se ha empleado con munición subsónica especial cuya velocidad es inferior a la del sonido.

Aunque el subfusil con silenciador es una arma extremadamente eficaz en operaciones de incursión

El fusil de francotirador es una de las principales necesidades de unidades tales como los Boinas Verdes, que han utilizado varios modelos incluido el M21, y una versión del fusil M14 de 7,62 mm (izquierda). Arriba, izquierda: dos hombres de las Fuerzas Especiales camuflados y armados con fusiles de precisión acechan a su presa durante un ejercicio de anulación de centinelas. Superior: el subfusil sueco Carl Gustav Modelo 45 se fabricó en una versión con silenciador para las Fuerzas Especiales. Arriba: el compacto y robusto subfusil Ingram tiene rosca anterior para ajustar un silenciador, y un culatín telescópico.

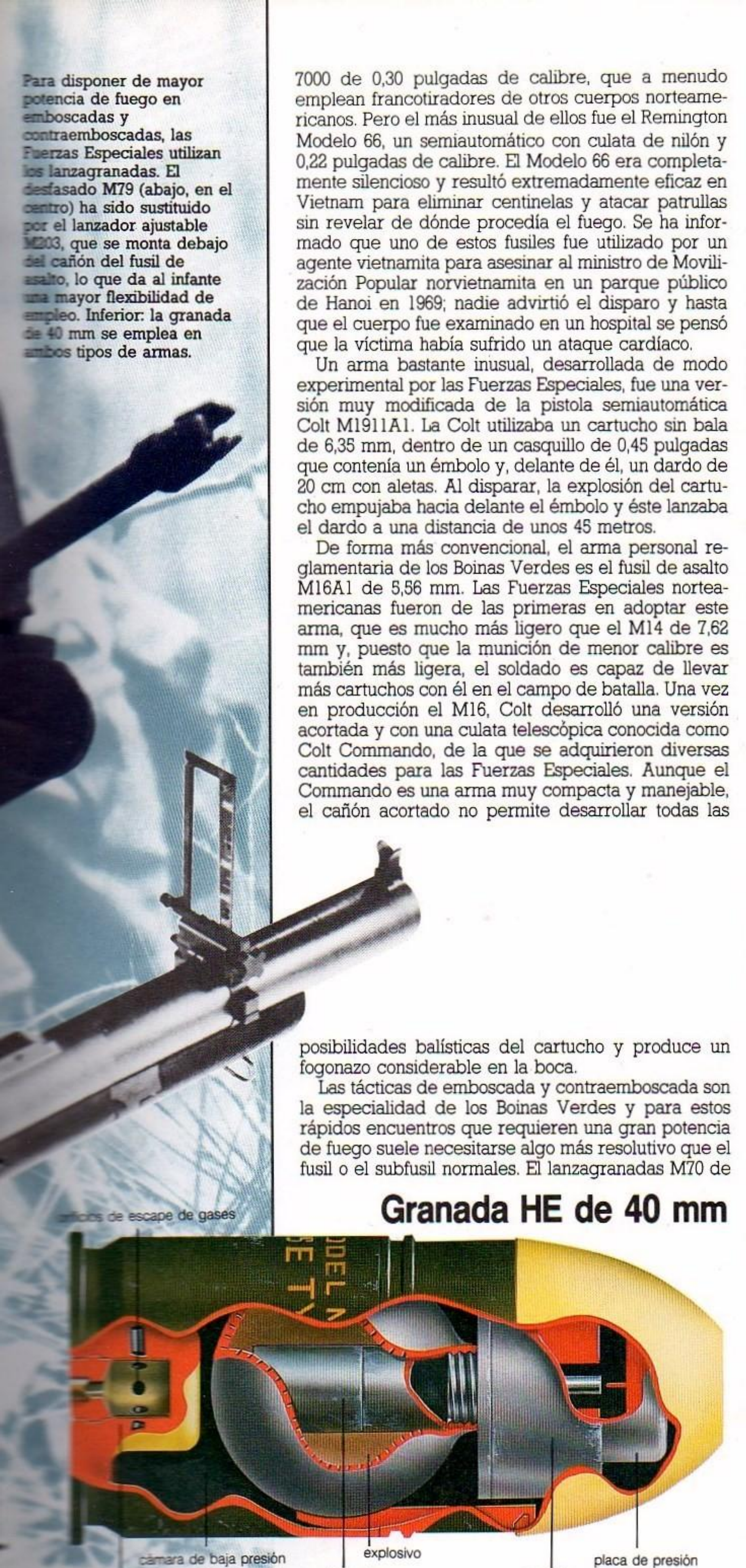
SILENCIADORES

En la guerra moderna, el empleo de un silenciador para suprimir el estampido de un arma portátil es relativamente raro. Los otros ruidos de la batalla cumplirán normalmente esta función sin necesidad de modificar la boca ancha del arma. Pero los silenciadores desempeñan un papel vital en las funciones de unidades como las Fuerzas Especiales, sobre todo cuando se emplean en operaciones modernas como son las antiterroristas. Los silenciadores se pueden acoplar a pistolas, fusiles y subfusiles, siempre que la velocidad de la munición empleada se pueda reducir por debajo de la del sonido. Esto evita el estampido de la bala cuando atraviesa la barrera del sonido. En la versión silenciada del subfusil Sterling, por ejemplo, a fin de reducir la velocidad de la bala la presión del gas dentro del cañón se disipa parcialmente a través de una serie de agujeros practicados en el cañón. Estos gases pasan a un tubo difusor instalado alrededor del cañón y después a una camisa metálica. Los gases son entonces disipados en parte a través de agujeros en el soporte delantero del cañón, y en parte vuelven al mismo. Cuando la bala sale por la boca del arma, gran parte del gas ha sido eliminado y el proyectil abandona el cañón a una velocidad subsónica, seguida de una silenciosa salida del gas. Desde 1945 se han fabricado varias versiones silenciadas de armas de ordenanza para su empleo en las fuerzas norteamericanas, incluidos los fusiles M16 y M21 para que puedan ser empleados por francotiradores.



furtiva, hay veces en que se necesita un arma de fuego de alcance y precisión mayores que el subfusil. Para este tipo de trabajo, las Fuerzas Especiales adoptaron diversos fusiles con supresores, todos ellos equipados con silenciadores desarrollados por la Sionics Corporation. Los fusiles de ordenanza M16 de 5,56 mm y M14 de 7,62 mm fueron de los primeros en incorporar estos silenciadores, pero también se probaron muchas armas menos comunes; entre ellas estaban el fusil de francotirador M21, una variante de mayor precisión del M14, y el Winchester Modelo

Abajo, izquierda: la versión Colt Commando del fusil de asalto M16 tiene un cañón más corto y culata telescópica. El Colt está equipado con una bocacha apagallamas de 101 mm para compensar el aumento del fogonazo ocasionado por la reducción de la longitud del cañón.



Para disponer de mayor potencia de fuego en emboscadas y contraemboscadas, las Fuerzas Especiales utilizan los lanzagranadas. El desfasado M79 (abajo, en el centro) ha sido sustituido por el lanzador ajustable M203, que se monta debajo del cañón del fusil de asalto, lo que da al infante una mayor flexibilidad de empleo. Inferior: la granada de 40 mm se emplea en ambos tipos de armas.

7000 de 0,30 pulgadas de calibre, que a menudo emplean francotiradores de otros cuerpos norteamericanos. Pero el más inusual de ellos fue el Remington Modelo 66, un semiautomático con culata de nilón y 0,22 pulgadas de calibre. El Modelo 66 era completamente silencioso y resultó extremadamente eficaz en Vietnam para eliminar centinelas y atacar patrullas sin revelar de dónde procedía el fuego. Se ha informado que uno de estos fusiles fue utilizado por un agente vietnamita para asesinar al ministro de Movilización Popular norvietnamita en un parque público de Hanoi en 1969; nadie advirtió el disparo y hasta que el cuerpo fue examinado en un hospital se pensó que la víctima había sufrido un ataque cardíaco.

Un arma bastante inusual, desarrollada de modo experimental por las Fuerzas Especiales, fue una versión muy modificada de la pistola semiautomática Colt M1911A1. La Colt utilizaba un cartucho sin bala de 6,35 mm, dentro de un casquillo de 0,45 pulgadas que contenía un émbolo y, delante de él, un dardo de 20 cm con aletas. Al disparar, la explosión del cartucho empujaba hacia delante el émbolo y éste lanzaba el dardo a una distancia de unos 45 metros.

De forma más convencional, el arma personal reglamentaria de los Boinas Verdes es el fusil de asalto M16A1 de 5,56 mm. Las Fuerzas Especiales norteamericanas fueron de las primeras en adoptar este arma, que es mucho más ligero que el M14 de 7,62 mm y, puesto que la munición de menor calibre es también más ligera, el soldado es capaz de llevar más cartuchos con él en el campo de batalla. Una vez en producción el M16, Colt desarrolló una versión acortada y con una culata telescópica conocida como Colt Commando, de la que se adquirieron diversas cantidades para las Fuerzas Especiales. Aunque el Commando es una arma muy compacta y manejable, el cañón acortado no permite desarrollar todas las posibilidades balísticas del cartucho y produce un fogonazo considerable en la boca.

Las tácticas de emboscada y contraemboscada son la especialidad de los Boinas Verdes y para estos rápidos encuentros que requieren una gran potencia de fuego suele necesitarse algo más resolutivo que el fusil o el subfusil normales. El lanzagranadas M70 de 40 mm es un arma corta de disparo único que se abre igual que una escopeta y se carga con un proyectil completo consistente en una granada encajada en una vaina. El M79 utiliza un sistema de propulsión poco frecuente conocido como "de alta y baja presión"; la carga propulsora está dentro de una sección reforzada de la vaina (la cámara de alta presión) y explosiona en su interior a alta presión. El gas originado escapa a través de unos orificios hacia el cuerpo exterior de la vaina (la cámara de baja presión) en donde se expande, disminuye su presión y empuja la granada fuera del cañón con una velocidad inicial de 76 m por segundo. Una de las principales ventajas de este sistema consiste en que el lanzagranadas se puede fabricar con un cañón muy ligero, pues la alta presión originada por el disparo se traslada a la sección interior reforzada de la vaina.

A finales de los años sesenta el ejército norteamericano desarrolló el lanzagranadas ajustable M203

Se ha desarrollado una amplia variedad de granadas para su uso con el M79, incluso tipos de fragmentación, contracarro de carga hueca, incendiarios e iluminantes. Además, se desarrollaron dos proyectiles antiemboscada especiales: uno con una carga de perdigones y el otro con una de *flechettes*. Éstas son pequeños dardos con aletas, albergados en un paquete de plástico en lugar de la granada usual. Al disparar, la funda de plástico se parte y las *flechettes* salen por la boca del arma y se dispersan; aunque pequeñas, tienen un enorme poder de perforación y son extremadamente valiosas para una rápida respuesta a una emboscada en todas direcciones.

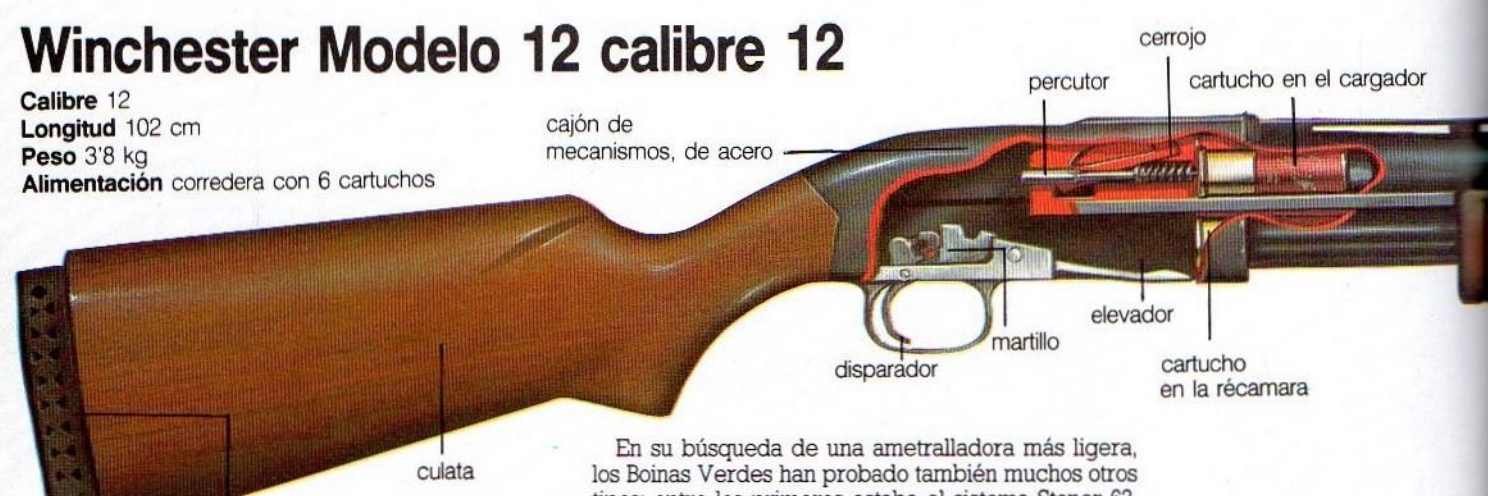
La única desventaja importante del M79 en combate es que el hombre que lo emplea no puede llevar ninguna otra arma, excepto una pistola con la que defenderse o participar en un tiroteo de mayor alcance. Para eliminar este problema, el Ejército norteamericano desarrolló un lanzagranadas "ajustable" a finales de los años sesenta, conocido como M203, que se puede acoplar debajo del cañón del fusil de asalto M16. El resultado es dos armas en una: el soldado que lleva esta combinación puede utilizar el arma como un fusil normal o, sin tener que extraer el cargador de munición de 5,56 mm o hacer cualquier otro ajuste en el fusil, puede disparar una granada desde el lanzador cuando la densidad del fuego lo exige. Una vez que el M203 superó las pruebas, se convirtió en arma de ordenanza de los Boinas Verdes.

Otra arma muy útil para combatir las emboscadas es la escopeta común, y varios modelos distintos han prestado servicio en las Fuerzas Especiales que operaron en Vietnam, pues no había ninguna militar reglamentaria disponible. Las autoridades militares compraron cuando las necesitaron distintas armas antidisturbios comerciales, diseñadas originalmente para la policía, a diversos fabricantes. Todas eran básicamente del mismo tipo de arma de repetición, de corredera y calibre 12, pues la experiencia ha demostrado que este modelo es capaz de aguantar los rigores del uso militar mejor que ningún otro. La Remington Modelo 870, la Winchester Modelo 12, la Ithaca Modelo 37 y la Savage Modelo 77 fueron las más comunes.

La munición empleada en estas armas fue generalmente la 00 Buck M19, con una carga de nueve postas, cada una de 8 mm de diámetro, en el interior de un casquillo de latón. La carga propulsora era capaz de proporcionar a las postas una velocidad de 335 m por segundo y tenían un considerable poder de perforación. Pero nueve perdigones dispersándo-

Winchester Modelo 12 calibre 12

Calibre 12
Longitud 102 cm
Peso 3'8 kg
Alimentación corredera con 6 cartuchos

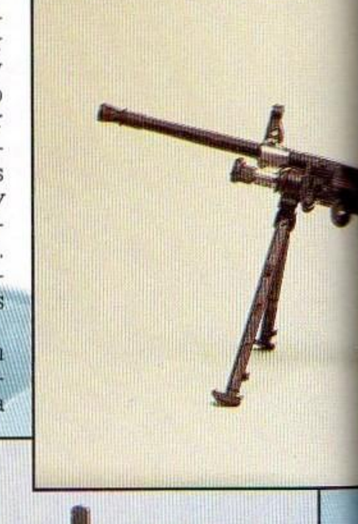


se desde la boca del arma hacían que resultase muy fácil errar el blanco y, para aumentar la zona letal, se desarrolló el cartucho XM257, cargado con 27 perdigones n.° 4 de 6 mm de diámetro. Lanzados con una velocidad inicial de 403 m por segundo, estos disparos tienen un efecto letal a mayor alcance que el perdigón 00 y forman una agrupación de impacto más compacta. También se han proporcionado cargas de *flechettes* para su empleo en las Fuerzas Especiales, pero han resultado algo erráticas. Los informes referidos a la penetración de blindajes y cascos de acero a distancia de hasta 457 m se contradicen con los que dan fe de hombres alcanzados desde distancias mucho más cortas sin sufrir heridas de gravedad. De modo general se descubrió que las *flechettes* tenían una trayectoria oscilante durante los primeros 36 m desde la boca del arma, pero que después se estabilizaban y eran totalmente eficaces.

Aunque las operaciones clandestinas tras las líneas enemigas, las técnicas de emboscada y las de incursión de pequeñas unidades son elementos importantes en el trabajo de las Fuerzas Especiales, su preparación es básicamente la de los infantes, con la adición de algunas habilidades especiales. Sus tácticas son también en esencia las de infantería y la potencia de fuego colectiva depende de la M60. Ésta es una ametralladora polivalente, alimentada por cinta y operada por gas que está en servicio desde comienzos de los años sesenta. Como arma montada en trípode es excelente, pero como equipo personal resulta más bien pesada. Las Fuerzas Especiales fueron de las primeras en solicitar una versión más liviana que finalmente resultó en la M60E3. La variante E3 tiene un bípode integrado y un guardamano que permite dispararla desde la cadera con un cierto grado de precisión.

En su búsqueda de una ametralladora más ligera, los Boinas Verdes han probado también muchos otros tipos; entre los primeros estaba el sistema Stoner 63, desarrollado por Eugene Stoner, inventor del fusil Armalite. El concepto básico del sistema Stoner consiste en un cajón de mecanismos básico al que se pueden acoplar diversos cañones, culatas y sistemas de alimentación para adoptar cualquier configuración, desde subfusil hasta ametralladora de uso general, incluidos fusiles de distintos calibres. La Stoner funciona por gas, que acciona un cerrojo rotativo, y en la forma de ametralladora este arma pesa en vacío sólo 5,44 kg. Se alimenta por cinta desde un cargador de plástico. Se adoptaron muchos fusiles y ametralladoras Stoner de modo experimental en las Fuerzas Especiales, los US *Marines* y los SEAL de la US *Navy* en Vietnam y, como resultado de su empleo, se hicieron varias mejoras menores en el diseño general. Pero la idea no convenció y el sistema fue definitivamente abandonado a finales del decenio de los años sesenta.

La ametralladora belga FN Minimi de 5,56 mm también fue sometida a duras pruebas por las Fuerzas Especiales, pero no parece haber sido utilizada





Arriba: la ametralladora ligera de cañón pesado Stoner 63, montada sobre un trípode.



Abajo: la configuración de fusil M63A1 de 5,56 mm del versátil sistema Stoner 63.

nunca en combate. La Minimi, designada M249, se ha convertido en arma de ordenanza del Ejército y el *Marine Corps* norteamericanos, y no debe ser considerada exclusivamente como un arma de las Fuerzas Especiales.

Una de las armas que han aparecido en fechas más recientes en las manos de las unidades de Boinas Verdes es el fusil de francotirador de 0.50 pulgadas (12,7 mm) de calibre. Desde hacía mucho tiempo existía la necesidad de un fusil de precisión altamente resolutivo a gran distancia (de más de 900 m), y en 1983 se desarrollaron y ofrecieron varios modelos de este calibre. Hasta la fecha, el único fusil de 12,7 mm que ha sido visto en uso –en la isla de Granada y en Líbano– es el RAI Modelo 500. Es un arma de acerrojado manual y con un procedimiento mecánico algo inusual: al girar el cerrojo y desplazarse hacia atrás, todo él sale fuera del arma. Es sumamente corta y consiste en los mecanismos básicos con un asa. La uña extractora que hay en el cerrojo ase el cartucho y lo inserta en la recámara al girar, el cerrojo gira para bloquearse. Al hacer esto el cerrojo monta el percutor y ya sólo resta presionar la cola del disparador. El cañón está fijado al cajón pero por lo demás queda libre para vibrar libremente. Hay un tubo delantero inferior que incorpora el bípode. Un estabilizador por muelles, escondido dentro de este tubo, amortigua las vibraciones del cañón para mejorar la precisión; el cañón en sí está acanalado para disipar el calor y mejorar la empuñadura del arma. También dispone de un freno de boca para reducir la potencia del retroceso.



Abajo: la ametralladora belga FN Minimi de 5,56 mm tiene una cadencia de tiro cíclica de 750 a 1 000 disparos por minuto y se puede alimentar por cargador de petaca (en la fotografía) o por cinta de 100 ó 200 cartuchos.

Los informes sobre este arma y otras de la misma clase varían: algunos hablan de una asombrosa precisión a distancias de hasta 1460 m, mientras que otros resultan menos entusiastas. En gran parte ello parece depender de la armonización de los elementos de puntería, la munición empleada y el estabilizador de muelles. Pero una vez puesto a punto y ajustado correctamente, este fusil podría resultar muy útil para producir un fuego de supresión o de interdicción contra objetivos tales como puestos de mando o de observación, a distancias generalmente consideradas fuera del alcance eficaz de las armas portátiles.

La nueva arma de 9 mm dará muchísimo más poder de detención que su predecesora de 5,56 mm

Los elementos del arsenal de unidades tales como las Fuerzas Especiales norteamericanas cambia constantemente, pues la búsqueda de sistemas de armas más eficaces continúa y se adoptan variantes en desarrollo que pueden prestar servicio con los Boinas Verdes. El primero de ellos, el llamado Fusil de Combate Avanzado (ACR), se considera el sustituto del M16 y lo patrocina la AAI Corporation de Baltimore. El ACR dispara munición sin casquillo de 5,56 mm y se caracteriza por un visor óptico muy avanzado. El arma da opción a tres tipos de fuego: totalmente automático, semiautomático o tiro a tiro. Está previsto que el ACR entre en servicio a mediados de los años noventa.

Colt trabaja en una versión subfusil de 9 mm Parabellum del M16. La nueva arma, al igual que la Colt Commando, tiene una culata telescópica y un cañón más corto que la versión de fusil de asalto y se alimenta con un cargador de petaca de 20 ó 32 cartuchos. La cadencia de tiro cíclica es de unos 900 disparos por minuto. A corta distancia, la nueva arma proporcionará un poder de detención considerablemente superior al de su predecesor de 5,56 mm.

Aunque todavía están en fase de desarrollo, estas armas se someterán a diversas pruebas en las Fuerzas Especiales en un futuro no muy lejano.

Arriba: el temible fusil de francotirador RAI Modelo 500 12,7 mm de calibre, equipado con freno de boca para reducir el retroceso.

ESCOPETAS DE COMBATE

La introducción de escopetas de combate en las fuerzas armadas refleja la necesidad de un arma que permita reacciones rápidas, al tiempo que conserve una gran potencia de fuego y precisión a distancias cortas y medias. Su primer empleo en el siglo XX fue durante la insurrección de los moros en Filipinas, que comenzó en 1900. Como respuesta al difícil terreno, los militares norteamericanos adoptaron la escopeta de corredera Winchester M1897 de calibre 12 y cinco disparos. Este arma resultó muy valiosa durante los "encuentros fugaces" típicos de la guerra de guerrillas. Modificada para su uso en la Segunda Guerra Mundial, la M1897 se empleó parKerizada y con una culata más fuerte. Complementada por la Remington M11 y la Ithaca 37, la Winchester demostró de nuevo su eficacia en los combates propios de selva en la campaña del Pacífico. Estas armas también se emplearon en Corea, donde proporcionaron la medida adecuada de dispersión y penetración para el combate cercano. Vietnam conoció mayor uso de escopetas que cualquier otro conflicto moderno, pues los infantes de marina norteamericanos comenzaron a equiparse con ellas en 1965. Se prefirieron los tipos más fiables de corredera usados desde 1900, pero también prestaron servicio una gran variedad de modelos. El más efectivo fue el Ithaca M37 calibre 12, con un cañón de 500 mm, capaz de un fuego muy rápido. También se emplearon la Remington M10 y M11, junto con la Winchester M1897 y M1912. La Remington 870 Mark 1 se introdujo en servicio en 1966. Tiene un cargador tubular de siete cartuchos y es capaz de disparar una amplia gama de munición. Se utilizó ampliamente en las Fuerzas Especiales durante la guerra de Vietnam y a menudo en los equipos SEAL.

GUMIAS MARROQUÍES

Desplegados en el áspero terreno del frente italiano, los soldados marroquíes *goum* se ganaron una temible reputación en combate.



Cuando Alemania asumió el control del norte de Francia tras la brillante ofensiva de la *Blitzkrieg* en 1940, apenas se hizo algo por disolver o insistir en la reducción de los grupos de infantería colonial francesa. En Marruecos, por ejemplo, existía una sustanciosa guarnición de 57 *goums* (cuerpos de hombres armados), cada uno compuesto de 175 a 200 marroquíes entrenados y procedentes de las tribus de las montañas y conocidos como soldados *goum*. Aunque entonces Alemania no tenía el control absoluto de los asuntos franceses, se consideró que aquellos irregulares tan sumamente irregulares estaban allí sólo para mantener la política colonial de antes de la guerra y que, por ello, no supondrían una amenaza en un conflicto moderno.

Sin embargo, en noviembre de 1942 los Aliados desembarcaron en el noroeste de Africa (operación *"Torch"*) y encontraron sólo una débil resistencia de las tropas de la Francia de Vichy allí estacionadas. Entonces se sumaron los *goum* a las fuerzas británicas y norteamericanas y, a pesar de estar dotados con armas anticuadas, desempeñaron un papel importantísimo en la campaña tunecina, sobre todo durante la ofensiva de Rommel en el paso de Kasserine y la contraofensiva aliada a comienzos de 1943, que culminó en la derrota de todas las fuerzas del Eje en el norte de Africa.

Durante la tregua que precedió a la invasión de Sicilia y la península italiana, los norteamericanos equiparon a las fuerzas francesas con armas y material moderno y las entrenaron de modo intensivo en su utilización. El "nuevo modelo" de ejército resultante recibió el nombre de *Corps Expeditionnaire Français* (CEF) y se puso a las órdenes del general (y posteriormente mariscal de campo) Alphonse Juin, nacido en Marruecos. Dicho ejército se componía eventualmente de ocho divisiones. Entre las primeras que se consideraron listas para el servicio activo estaban la 2.ª División de Infantería Marroquí (2.ª DIM) y la 4.ª División de Montaña Marroquí (4.ª DMM). Se incluyeron tres tabores (batallones) de soldados *goum* en la



Abajo: Vehículos de exploración franceses cruzan un puente de pontones en el frente del Quinto Ejército. Como parte del CEF, los *goum* formaron la punta de lanza de la ofensiva aliada que rompió la Línea Gustav y siguió después hacia el norte, hacia Florencia. Izquierda: mientras la resistencia alemana comienza a desmoronarse, los *goum* avanzan hacia Siena. Extremo izquierda: un soldado *goum* afila la hoja de su bayoneta.

2.ª DIM, cuyo comandante era el general André Dody, mientras que la 4.ª DMM, al mando del general Françoise Sevez, tenía dos tabores a cargo del general adjunto Augustin Guillaume.

El primer contingente del CEF que participó en la campaña italiana estaba compuesto por los marroquíes de Dody y la 3.ª División de Infantería Argelina (3.ª DIA). Asignados al Quinto Ejército norteamericano del general Mark Clark, desembarcaron en Nápoles a finales de 1943. Juin estaba ansioso por establecer contacto de una vez con el enemigo para tener así una oportunidad de reivindicar el honor de las fuerzas francesas, tan perjudicadas por los desastres de 1940. Sin embargo, pronto quedó claro, para su enojo, que Clark sólo pretendía utilizar la fuerza francesa en una función exclusivamente de apoyo.

El combate degeneró en una furiosa pelea con granadas, bayonetas y las dagas curvas de los soldados *goum*

Aún así, no pasaría mucho tiempo antes de que las circunstancias dieran a Juin una oportunidad, que él aprovecharía de modo resolutivo. Mientras intentaban adentrarse en la montañosa zona de Nápoles, los norteamericanos, especialmente la 34.ª División del VI Cuerpo del general John Lucas, fueron detenidos por la decidida resistencia de los granaderos de la 305.ª División alemana. Juin indicó que aquel terreno era el ideal para los marroquíes, en particular para sus duros montañeses *goum*. Clark, ansioso por romper de una vez aquella barrera, ordenó a la 2.ª DIM que se encargase del sector del VI Cuerpo, si bien sólo de modo temporal.

El 16 de diciembre de 1943 Dody lanzó su ataque. En unas condiciones muy pobres sus hombres avanzaron, con los *goum* en ambas alas, hacia su primer objetivo, las escarpadas elevaciones del monte Pantanaro. Juin señaló:

"Eran momentos de ansiedad. La misma reputación del CEF dependía ese día del fracaso o el éxito de aquella primera división francesa en entrar en acción. Pero yo tenía una confianza absoluta en aquella espléndida unidad marroquí, en su comandante, sus oficiales y su tropa, reclutados en su mayor parte de las montañas del Medio Atlas y que se sentían como en casa en un terreno como el de Abrizzis y su mortal clima..."

Como era usual, los *goum* fueron desplegados por los flancos, para tantear el terreno por delante del cuerpo principal. Pero ahora, por primera vez pudieron unirse en la fase final de la batalla para luchar hombro con hombro con sus paisanos *tirailleurs* (tiradores) cuando el combate degeneró en una furiosa pelea con granadas, bayonetas y las dagas curvas de los soldados *goum*. Fue arduo pero, por fin, el 21 de diciembre los soldados *goum* y los tiradores expulsaron a sus adversarios de las cumbres de monte Pantanaro. La operación se completó el 26 de diciembre, cuando algunos tabores y la 8.ª de Fusileros Marroquíes atacaron el último bastión de la defensa alemana, el cerro Mainarde, tras otro combate cuerpo a cuerpo, esta vez con el batallón *Jäger* de la 5.ª División de Montaña austríaca, recién llegada a la escena de la batalla.

Clark quedó tan impresionado con esta victoria que ordenó al CEF mantener el control de todo el sector de Lucas. Al mismo tiempo, Juin envió un mensaje urgente al general Henri Giraud, entonces comandante supremo de todas las fuerzas francesas, en el que solicitaba el envío inmediato de la 4.ª División de Montaña Marroquí junto con los grupos de tabores del general Guillaume, para reforzar el CEF antes de la siguiente ofensiva, solicitud que fue atendida al momento.

En el transcurso de los meses siguientes, los *goums* ganaron notoriedad, no sólo con el enemigo, sino también con sus aliados británicos y norteamericanos. Los prisioneros de guerra alemanes declararon a sus interrogadores que si hubieran sabido que los *goum* operaban en el sector inmediato a ellos, seguramente se hubieran dejado llevar, si no por el pánico, al menos por un sentimiento de inquietud. Los soldados *goum* habían conseguido para sí una siniestra reputa-

SOLDADOS *GOUM*

En 1907 Francia envió una fuerza expedicionaria a Marruecos para ayudar al sultán en su intento de "pacificar" su dividido y turbulento país. En 1908, el comandante de la fuerza, general d'Amade, necesitaba más hombres para mantener el orden en las zonas que había sometido y su solución consistió en reclutar entre las tribus locales pequeños grupos de policía móvil. Cada uno se llamó *goum*, palabra marroquí que designa a "un cuerpo de hombres armados", y tendrían tanto éxito que en 1912 el general Lyautey, primer gobernador general del Protectorado, los encuadró para su incorporación al Ejército Regular francés. Desde entonces, cada *goum* se compone de 147 infantes y 41 jinetes, mandados por dos oficiales franceses, normalmente dos tenientes, y tres suboficiales. Después, para prevenir las presiones anticolonialistas en París, se declaró en 1914 que los *goum* eran parte integrante del *Armée du Maroc* del sultán. Cuando estalló la I Guerra Mundial, 14 *goum* servían en el Ejército del sultán. Cuando se organizaron nuevos *goum*, se agruparon de cuatro en cuatro en nuevas unidades tácticas conocidas como tabores, término empleado por los regimientos de *tirailleur* para designar a un batallón. Tras la guerra comenzaron de nuevo las campañas de "pacificación" dentro de Marruecos, y finalizaron en 1934. El número de *goum* existentes aumentó aún así y en 1939 había 37, que formaban un total de 14 tabores. Finalmente, cuando era inminente la caída de Francia en 1940, se hicieron planes para formar "agrupaciones de tabores", cada una con tres de ellos.

IRREGULARES, IRREGULARES

Aunque en 1914 el *jerife* publicó un decreto que reconocía a los *goum* como elemento permanente del *Armée du Maroc* del sultán marroquí, éstos siempre dependieron del gobierno francés, desde su formación en 1908 hasta 1956, cuando a la independencia marroquí siguió su incorporación en el Ejército del nuevo país. El soldado *goum* recibía su paga, armas y munición del Ejército francés, y a cambio se le exigía combatir por los intereses de Francia. Aunque estaba equipado con armamento francés, que él complementaba con la daga curva marroquí, el soldado *goum* no recibió al principio ni uniformes, ni rancho, ni alojamiento. En el servicio activo llevaba su habitual traje tribal, que incluía un turbante y una *djellabah* a rayas (que variaba de color según la tribu). En los primeros años se llevaba un *gandourah* (una especie de manto suelto) y babuchas, pero durante la II Guerra Mundial el soldado *goum* recibió artículos básicos como cascos de acero y botas. Muchos aspectos de los orígenes de los soldados *goum* quedaron de relieve durante la II Guerra Mundial. Forzados a conseguirse su propia comida, eran seguidos por rebaños de flacas cabras, y las mujeres servían las comidas en sus campamentos. Surgidos de tribus aguerridas, su comportamiento fuera del campo de batalla podía espantar a los observadores europeos. Un ciudadano italiano declaró que "los marroquíes se echaban sobre nosotros como demonios sueltos" y a veces hasta los hombres más duros de las fuerzas aliadas sentían alivio al alejarse de estos feroces pobladores de las colinas marroquíes.



Los *goums* se adaptaron particularmente bien al áspero terreno del frente italiano. Al penetrar en zonas vetadas a los vehículos de ruedas, estos incansables guerreros norteafricanos se abrían paso a través de lugares aparentemente impracticables para atacar las líneas enemigas. Izquierda: la potencia de fuego de apoyo presentaba pocos problemas a los versátiles soldados *goum*. Emplazados en un abrigo improvisado, unos *goum* preparan su mortero para bombardear una posición enemiga.

ción de hábiles combatientes nocturnos, capaces de penetrar por separado o en pequeños grupos tras las líneas para caer desde atrás y sin el menor ruido sobre alguna posición aislada. Más aún, se sabía que el soldado *goum* no estaba interesado en realizar una "guerra de caballero" ni en capturar prisioneros. Simplemente medía el éxito de una misión por el número de cabezas que podía llevar de vuelta a su comandante.

Un oficial británico no ocultó su asombro ante el espectáculo de un grupo *goum* en movimiento. Se le asemejaba a la migración de una de las tribus perdidas de Israel cuando se dispersaban a ambos lados de un camino de montaña, cubiertos con lo que él describió como "sucias mantas a rayas" y sus cabezas envueltas en "trapos igualmente sucios", mientras las mujeres e incluso algunos niños marchaban detrás fatigadamente, algunos tirando de cabras y mulas cargadas de pollos.

Las unidades norteamericanas del Quinto Ejército fueron avisadas de que los *goum* estaban en la vecindad y que si sucedía algo "inusual" durante la noche, ellos debían permanecer "absolutamente inmóviles". Un estadounidense recordó que, durante el cumplimiento de un servicio de guardia, en las primeras horas de una noche sin luna, se sobresaltó al sentir cómo levantaban suavemente su casco mientras una mano acariciaba, de modo igualmente suave, su cabeza. Más tarde se le explicó que los soldados *goum* eran expertos en "reconocer una cabellera *Kraut*".

Poco después de la llegada de la 4.ª División de Montaña y de los grupos de tabores, el CEF llevó a cabo su operación de mayor éxito en toda la campaña al desempeñar una importante función en la apertura de la carretera hacia Roma. La ofensiva general que culminó en la toma de la capital italiana la lanzaron simultáneamente el Octavo Ejército británico por la derecha y el Quinto Ejército norteamericano por la izquierda, con el CEF en el centro, con las dos divisiones marroquíes y los tabores como punta de lanza, apoyados por la 3.ª División Argelina del general Joseph de Monsabart y una división de la Francia Libre, la 1.ª *División de Marche d'Infanterie*.

Tenía por delante una misión ardua. Los primeros objetivos designados eran los bien defendidos macizos de Majo y Petrella, al sur del río Liri, que además estaban protegidos por la formidable línea Gustav. La moral alemana era, además, muy alta. A la espera del ataque, el general Raapke, comandante de la 71.ª División, que defendía las posiciones de Majo, redactó una orden del día que rezaba de este modo: "Al igual que en Cassino, el enemigo no pasará. ¡Lo detendrán nuestros cañones, nuestras granadas y, si es necesario, nuestras bayonetas!"

La hora H se fijó a las 23,00 del 11 de mayo de 1944. Debido a las diferencias de opinión entre los comandantes aliados, los preparativos para la ofensiva se habían demorado indebidamente y se perdió el elemento sorpresa. Así, tras un breve avance inicial, las 4.ª y 8.ª de Fusileros Marroquíes fueron detenidas, mientras que los soldados *goum* que habían conseguido abrirse camino por las desnudas laderas de Monte Cerasole fueron repentinamente rechazados por un arma nueva y terrible para ellos, el lanzallamas. Su retirada, a su vez, dejó a descubierto el flanco de un batallón de apoyo de la DIM y estos hombres también fueron rechazados y sufrieron numerosas bajas durante la acción.

Soldado *goum*, Italia, 1943
Este *goum* lleva un fusil M1903 Springfield y correajes de tela del Ejército norteamericano. Bajo la tradicional *djellabah* lleva una chaqueta de faena de color verde oliva y unos pantalones nativos. Las botas son del Ejército francés. En el cinto lleva un cuchillo de trinchera norteamericano Mk I de la Primera Guerra Mundial.



Arriba: "armado" con unas tijeras, un soldado *goum* recorta la barba de un compañero durante una breve tregua en el combate.

Al amanecer del 12 de mayo Juin fue informado de estos contratiempos iniciales y quedó seriamente preocupado. Tras haber pasado gran parte de su vida en el norte de Africa, se enorgullecía de su íntimo conocimiento de la mentalidad berberisca, especialmente la del soldado *goum*, el cual, según dijo, "por lo general es capaz de mantener un esfuerzo prolongado, pero se viene abajo si este esfuerzo es reprimido antes de lograr su primer objetivo". Afortunadamente, sus temores resultaron, en este caso, injustificados, pues la retirada de la primera noche sólo pareció crear un ferviente deseo de hacer retroceder al enemigo. A comienzos de la mañana del 12 de mayo se renovó la ofensiva con un vigor renovado cuando los hombres de la división de montaña y sus *goum* se lanzaron contra los puntos fuertes de monte Revole y monte Petrella, mientras la 2.ª División avanzaba por la derecha y completaba la conquista del macizo de Majo y abría el camino para el avance argelino sobre las plazas de La Bastia y Esperian.

El acierto de Juin al exigir la presencia de los grupos de tabores marroquíes y la división de montaña resultaba cada vez más evidente. El escenario en el que tenía lugar la batalla para acceder a la llanura era incluso más difícil que las anteriores operaciones de los marroquíes. La confusa masa de cumbres y cerros constituía un problema, incluso para los montañeros más habilidosos, y las escarpadas laderas no ofrecían ningún resguardo. Pero, tal como había esperado Juin, los soldados *goum* no mostraban signos de estar desanimados por la orografía o el enemigo.

En este punto de la campaña, los *goum* estaban, además, mejor armados que en ningún otro momento de su historia, aunque no por ello perdieron movilidad. Muchos de ellos se habían hecho expertos en el uso de armas automáticas, como la ametralladora Bren y el subfusil Sten. Los *goum* podían contar ahora con el fuego adicional de dos y tres morteros. Normalmente los transportaban a lomos de las mulas, pero cuando el terreno se hacía demasiado difícil incluso para estos estables animales, los pesados componentes de las armas y las granadas eran llevados a hombros.



Arriba: un convoy de la 2.ª División de Infantería marroquí avanza hacia las montañas situadas alrededor de Nápoles. Tras desplegar tres tabores de soldados *goum* en sus flancos, la división sembró el terror en el corazón del enemigo. Derecha: con cascos de acero sobre sus turbantes, un equipo de ametralladora *goum* apunta a posiciones alemanas desde las ruinas de una aldea arrasada.

El terreno sobre el que los tabores reasumieron su asalto aquella mañana estaba sembrado de cadáveres de hombres y mulas, pero el trauma inicial del enfrentamiento a los lanzallamas ya había sido superado. Durante el descanso habían trazado rápidamente un plan para combatir aquellas terribles armas. Tras situar sus morteros a corta distancia, un pequeño grupo haría un intento de avance para obligar al enemigo a abrir fuego. Tras localizar así la posición enemiga, los hombres de los morteros los aplastarían rápidamente con una lluvia de granadas. Al mismo tiempo, todas las piezas de artillería del CEF recibieron la orden de centrarse sobre los objetivos inmediatos de monte Ornita, un cerro que dominaba el macizo de Majo, y monte Petrella. Este denso bombardeo consiguió causar grandes transtornos en los suministros y refuerzos que marchaban hacia el frente enemigo.

En la tarde del 13 de mayo los tabores limpiaron de uno en uno todos los puntos fuertes del monte Petrella, y la 2.ª División de Infantería marroquí del general Dody consiguió anular los restantes focos de resistencia del macizo de Majo y tomó, durante esta operación, un número anormalmente alto de prisioneros. Eliminado o desarmado por fin el último soldado del sector, Dody ordenó a sus prisioneros izar una bandera en el punto más alto del macizo para que, según dijo, "este emblema de la victoria francesa pueda ser visto desde el mar Tirreno hasta el Adriático".

En la mañana del 14 se habían tomado todos los objetivos de Juin, y el frente alemán había sido efectivamente roto. Los soldados *goum* habían dejado atrás el monte Petrella y después, sin detenerse, siguieron adelante para eliminar las debilitadas y desmoralizadas defensas de monte Revole.

Sin embargo, en el flanco derecho de la fuerza francesa aún se libraba la desesperada batalla del Octavo Ejército por Monte Cassino, y los franceses frenaron su avance para no quedar separados. Sin embargo, cuando Monte Cassino cayó el 18 de mayo, se reanudó inmediatamente el avance francés y, el mismo día, la 4.ª División de Montaña marroquí y los tabores alcanzaron la carretera de Pico-Itri para enlazar con el ala izquierda del II Cuerpo norteamericano.

El 30 de mayo los marroquíes, ahora enfrentados con una resistencia relativamente débil, habían despejado las laderas orientales de la sierra de Lepini, mientras que la 2.ª División de Montaña marroquí estaba reforzada por dos tabores más que operaban a lo largo de la rivera sur del río Sacco y había tomado Ceccino, Colleferro y, finalmente, Valmontone.

Esta etapa italiana conoció los mejores logros de las fuerzas de combate marroquíes en la Segunda Guerra Mundial. En tres semanas de continuas batallas sobre áridas montañas habían hecho avanzar, sin parar, el frente aliado contra una resistencia excepcionalmente fuerte. En la acción sufrieron numerosas pérdidas, en especial entre los soldados *goum*, que habían estado en primera línea todo el tiempo. Con los Aliados a punto de salir de las montañas para desembocar en la llanura septentrional, el general Juin ordenó a los marroquíes detenerse mientras la 1.ª *Division de Marche d'Infanterie* y los argelinos se ponían a la cabeza del avance final sobre Roma.

Izquierda: dos jinetes *goum* atraviesan una pequeña aldea de montaña. Arriba, izquierda: el Día de la Bastilla de 1944 y homenaje al general Juin, comandante del CEF. Acompañado por el general Clark, del Quinto Ejército norteamericano, Juin marcha por un pasillo formado por representantes de los diversos batallones franceses.



49.° GRUPO DE CAZA

El 49.° Grupo de Persecución (no cambió su nombre al de 49.° Grupo de Caza hasta mayo de 1942) se formó el 15 de enero de 1941 en Selfridge Field, Michigan. Los tres escuadrones que lo componían, el 7.°, el 8.° y el 9.°, se equiparon con cazas Seversky P-35. Un año después, el personal de la unidad fue enviado por mar a Australia, donde se le reequipó con cazas P-40E Warhawk. Encargados inicialmente de defender la costa septentrional de Australia de los bombarderos japoneses y sus cazas de escolta, el 7.° Escuadrón se estacionó en Horn Island mientras que el 8.° y el 9.° operaron desde la zona de Darwin. Mientras se intensificaba la ofensiva de los Aliados en el Pacífico, el grupo suministró apoyo aéreo para las fuerzas de tierra y desempeñó misiones de escolta de bombarderos y ametrallamiento desde las bases consecutivas de Port Moresby, Dobodura, Leyte y, finalmente, Okinawa. En setiembre de 1945 el grupo se desplazó a Japón como parte de las fuerzas de ocupación. La unidad utilizó P-51 Mustang y F-80 Shooting Star durante las primeras fases de la guerra de Corea, antes de convertirse en la 49.ª Ala de Cazabombardeo en setiembre de 1951 y pasar a los F-84 Thunderjet. De 1957 a 1967 el ala sirvió en Francia y Alemania Federal como parte de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos en Europa. En 1967, la 49.ª volvió a Estados Unidos y allí permanece desde entonces, salvo un despliegue de seis meses en Tailandia tras la invasión vietnamita de la primavera de 1972. Hoy, la 49.ª Ala utiliza cazas McDonnell-Douglas F-15 Eagle desde la base de Holloman, Nuevo México. Arriba: la insignia de la Quinta Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos.

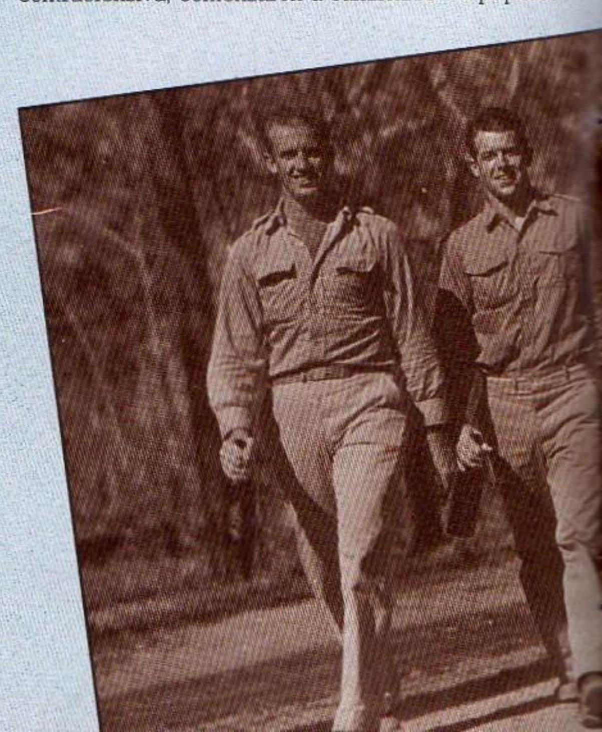
RELÁMPAGOS DEL PACÍFICO

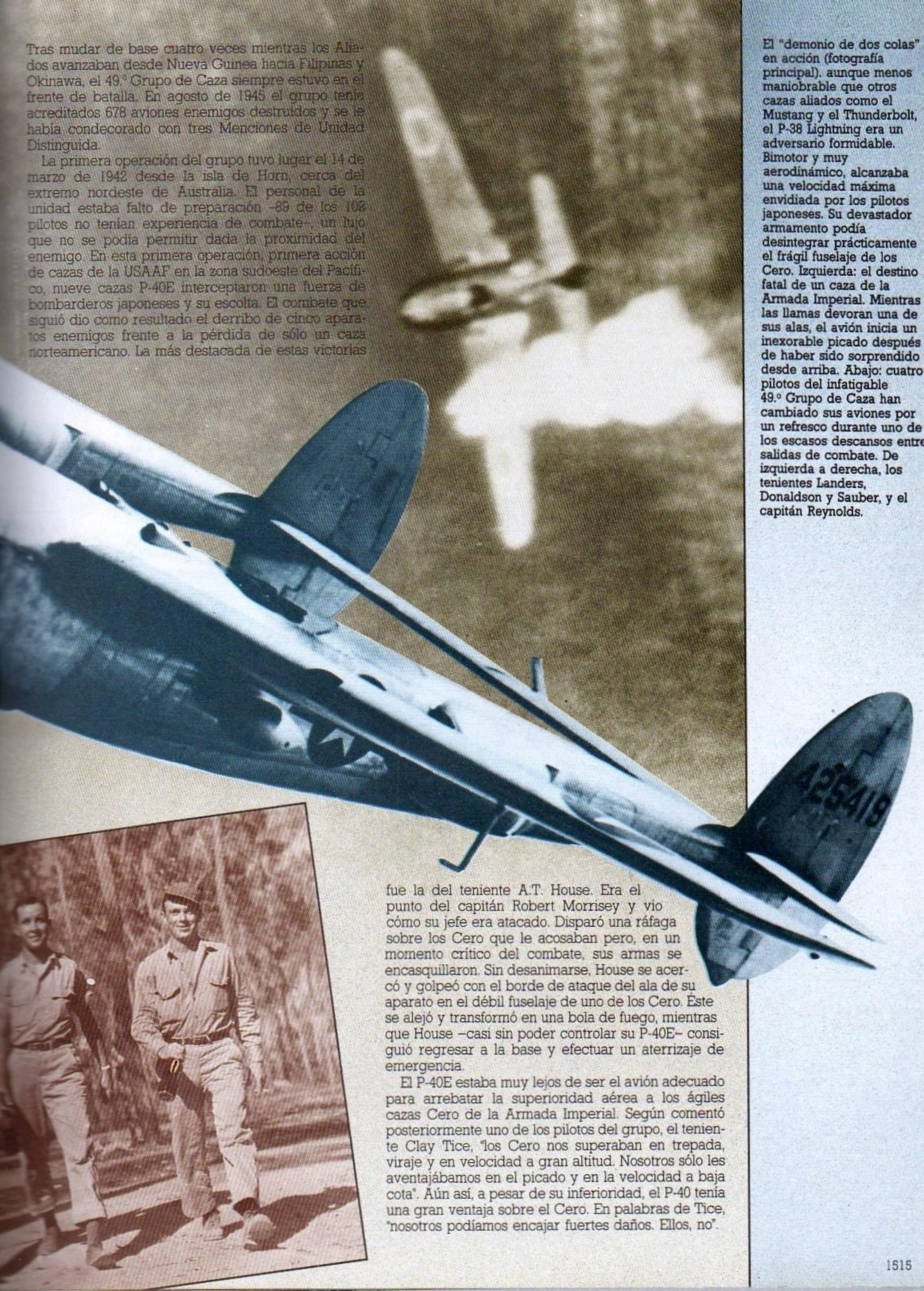
En vanguardia de la guerra aérea en el Pacífico, los pilotos del 49.° Grupo de Caza estadounidense combatieron al enemigo con gran audacia y de forma muy eficaz.

"Hicimos un ataque frontal en picado. Los Cero estaban completamente sorprendidos e intentaron ascender; yo derribé un bombardero y un caza. Ni la escolta ni los bombarderos adoptaron una formación defensiva pues les habíamos cogido desprevenidos."

Quien esto relataba era el capitán Andrew Reynolds, primer "as" del 49.° Grupo de Caza, con 10 victorias en su haber; la fecha, el 4 de abril de 1942. Reynolds encabezaba una fuerza de 14 Curtiss P-40E cuando localizaron aviones enemigos en vuelo a menor altura. Su adversario era una formación de siete bombarderos japoneses escoltados por seis cazas Mitsubishi A6M Cero e iba en dirección a la costa septentrional de Australia. En un furioso ataque, derribaron todos los bombarderos y dos de los Cero, contra unas pérdidas propias de sólo dos aparatos.

El 49.° Grupo de Caza se había instalado en la zona un mes antes; el avance relámpago japonés a través del Pacífico había puesto a los bombarderos enemigos al alcance del Territorio Norte de Australia y se necesitaban urgentemente cazas para proporcionar defensa aérea a Darwin. Desde el ataque a Pearl Harbor, en diciembre de 1941, la esfera de ocupación japonesa se había extendido a una velocidad alarmante. Las fuerzas del emperador Hirohito estaban ahora firmemente atrincheradas en el Pacífico y controlaban una área que limitaba con Singapur al oeste, Timor al sur y las Salomón al sudeste. Para el 49.°, que intentaba hacer frente a la invasión, la situación era sombría. Sin embargo, el enemigo había estirado demasiado sus líneas y, cuando los Aliados lanzaron su contraofensiva, comenzaron a cambiarse los papeles.





Tras mudar de base cuatro veces mientras los Aliados avanzaban desde Nueva Guinea hacia Filipinas y Okinawa, el 49.° Grupo de Caza siempre estuvo en el frente de batalla. En agosto de 1945 el grupo tenía acreditados 678 aviones enemigos destruidos y se le había condecorado con tres Menciones de Unidad Distinguida.

La primera operación del grupo tuvo lugar el 14 de marzo de 1942 desde la isla de Horn, cerca del extremo nordeste de Australia. El personal de la unidad estaba falto de preparación –89 de los 102 pilotos no tenían experiencia de combate–, un lujo que no se podía permitir dada la proximidad del enemigo. En esta primera operación, primera acción de cazas de la USAAF en la zona sudoeste del Pacífico, nueve cazas P-40E interceptaron una fuerza de bombarderos japoneses y su escolta. El combate que siguió dio como resultado el derribo de cinco aparatos enemigos frente a la pérdida de sólo un caza norteamericano. La más destacada de estas victorias fue la del teniente A.T. House. Era el punto del capitán Robert Morrisey y vio cómo su jefe era atacado. Disparó una ráfaga sobre los Cero que le acosaban pero, en un momento crítico del combate, sus armas se encasquillaron. Sin desanimarse, House se acercó y golpeó con el borde de ataque del ala de su aparato en el débil fuselaje de uno de los Cero. Éste se alejó y transformó en una bola de fuego, mientras que House –casi sin poder controlar su P-40E– consiguió regresar a la base y efectuar un aterrizaje de emergencia.

El P-40E estaba muy lejos de ser el avión adecuado para arrebatar la superioridad aérea a los ágiles cazas Cero de la Armada Imperial. Según comentó posteriormente uno de los pilotos del grupo, el teniente Clay Tice, "los Cero nos superaban en trepada, viraje y en velocidad a gran altitud. Nosotros sólo les aventajábamos en el picado y en la velocidad a baja cota". Aún así, a pesar de su inferioridad, el P-40 tenía una gran ventaja sobre el Cero. En palabras de Tice, "nosotros podíamos encajar fuertes daños. Ellos, no".

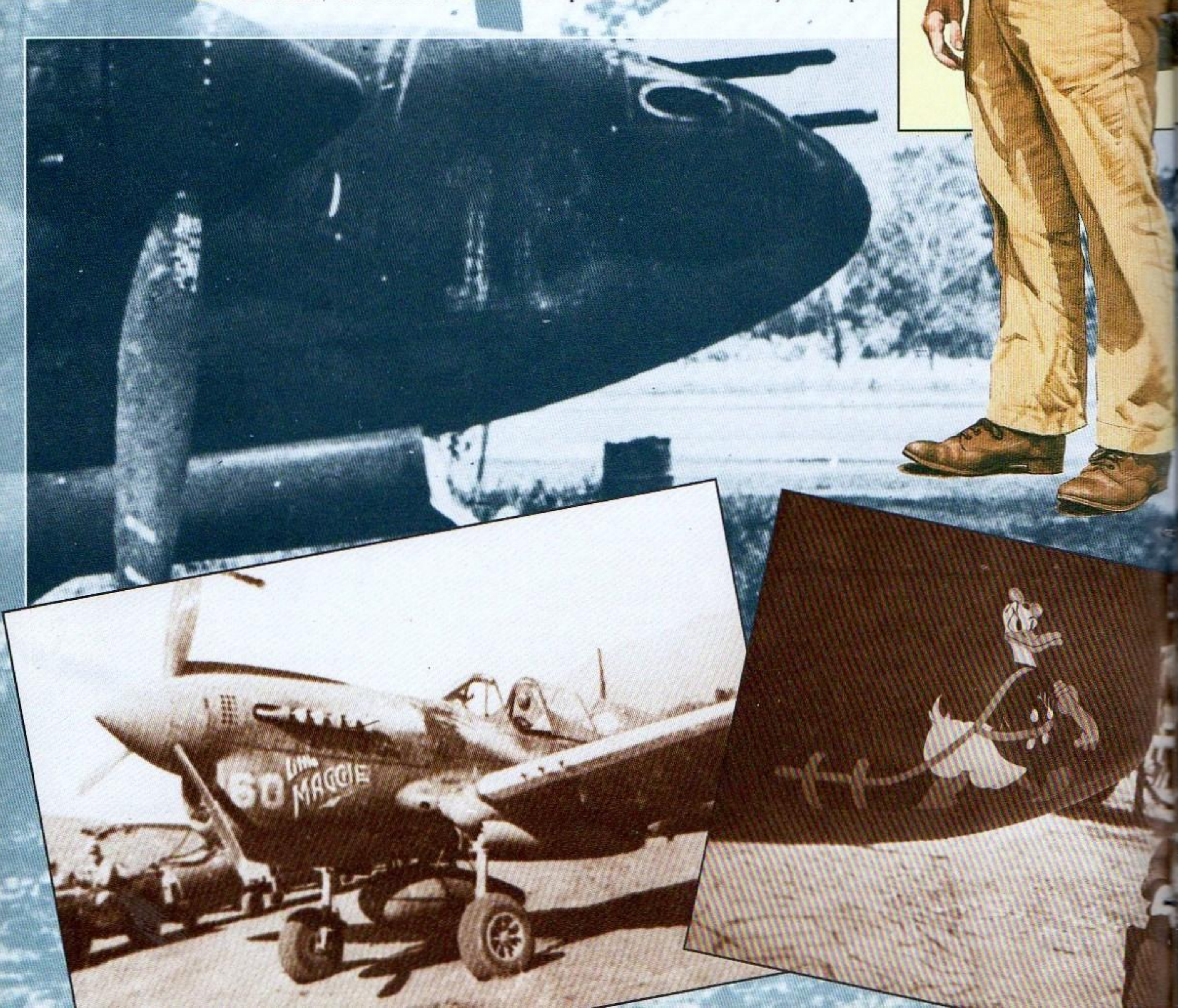
El "demonio de dos colas" en acción (fotografía principal), aunque menos maniobrable que otros cazas aliados como el Mustang y el Thunderbolt, el P-38 Lightning era un adversario formidable. Bimotor y muy aerodinámico, alcanzaba una velocidad máxima envidiada por los pilotos japoneses. Su devastador armamento podía desintegrar prácticamente el frágil fuselaje de los Cero. Izquierda: el destino fatal de un caza de la Armada Imperial. Mientras las llamas devoran una de sus alas, el avión inicia un inexorable picado después de haber sido sorprendido desde arriba. Abajo: cuatro pilotos del infatigable 49.° Grupo de Caza han cambiado sus aviones por un refresco durante uno de los escasos descansos entre salidas de combate. De izquierda a derecha, los tenientes Landers, Donaldson y Sauber, y el capitán Reynolds.

El palmarés de combate del 49.º Grupo de Caza refleja muy bien lo rápidamente que aprendieron los pilotos norteamericanos a sacar provecho de las debilidades de sus adversarios, es decir, a realizar rápidos ataques en picado desde alturas superiores. Entre marzo y agosto de 1942, los pilotos del 49.º derribaron unos 60 aparatos enemigos y se ganaron la primera de sus Menciones de Unidad Distinguida. El trabajo del oficial en jefe, el teniente coronel Paul Wurtsmith, por convertir al grupo en una eficaz unidad de combate fue debidamente reconocido en noviembre de 1942. Wurtsmith fue ascendido a coronel y se le puso al frente del Mando de Caza de la Quinta Fuerza Aérea del Ejército.

Durante setiembre y octubre de 1942, el 49.º Grupo de Caza se desplazó de Darwin a Port Moresby, en la costa sudeste de Nueva Guinea. Allí, como parte de la Quinta Fuerza Aérea del Ejército, desempeñaría un papel esencial al bloquear el avance japonés desde el norte. El 7.º Escuadrón de Caza fue el primero que llegó y comenzó a actuar casi inmediatamente, mientras los Aliados se esforzaban por mantener la superioridad aérea local. De no ser por el 7.º Escuadrón de Caza, que apoyó a las sitiadas fuerzas de tierra, los soldados del 18.º Ejército japonés podrían haber alcanzado Port Moresby. Los 8.º y 9.º Escuadrones se enviaron a Nueva Guinea en octubre, tras ceder la defensa aérea de Darwin a un ala de Spitfire recién llegada de Gran Bretaña.

Cuando el grupo llegó a Port Moresby, sus funciones operacionales incluían no sólo la defensa aérea, sino también la escolta de bombarderos y el ataque al suelo, normalmente frente a grandes cantidades de aparatos enemigos. Las condiciones de vida de los pilotos eran extremadamente duras, con sólo las comodidades imprescindibles. No sólo tenían que luchar contra diversas enfermedades tropicales como la malaria, sino que sus aeródromos, toscamente construidos, estaban a merced de un clima siempre impredecible. En tiempo seco, el aire se llenaba de gigantescas nubes de polvo mientras que, después de las lluvias, las pistas degeneraban en un mar de barro. A pesar de estos problemas, el combate aéreo seguía y, el 1 de noviembre, un grupo de P-40 estableció contacto con una formación de Cero durante una misión de escolta de bombarderos a Lae. En la *mêlée* que sobrevino, se destruyeron dos aviones enemigos frente a la pérdida de un caza.

El 49.º Grupo de Caza consiguió su victoria número cien el 26 de diciembre, durante un combate aéreo sobre Dobodura, al norte de Port Moresby. Doce P-40 del 9.º Escuadrón, encabezados por el teniente John D. Landers, trabaron combate con 20 Cero. Landers derribó dos aparatos antes de caer bajo el ataque



Piloto de la USAAF, Pacífico 1942-45

El P-38 Lightning tenía un techo máximo de 12 200 m y, a fin de no verse perjudicados en una atmósfera tan ligera, los pilotos estaban equipados con máscaras de oxígeno M-10. Además, este piloto lleva el casquete de vuelo y el uniforme reglamentario de color caqui claro de la USAAF. El paracaídas de asiento y el chaleco salvavidas hinchable eran también prendas obligadas de los pilotos de P-38 que volaban en el escenario del Pacífico.

sorpresa de un tercero. Forzado a lanzarse en paracaídas, Landers descendió en el corazón de la inhóspita sierra de Owen Stanley, en Nueva Guinea. Tras cinco días torturado por las ampollas y las sanguijuelas, consiguió alcanzar las líneas aliadas. Mientras tanto, la batalla seguía adelante y, con un magnífico despliegue de cualidades de combate, los cazas norteamericanos consiguieron siete victorias, incluida la número 100 del grupo, conseguida por el propio Landers antes de ser derribado. Con otras seis victorias en su haber, Landers fue asignado a la Octava Fuerza Aérea del Ejército en Gran Bretaña y terminó la guerra con 28 victorias y media.

El 10 de enero de 1943 se incorporó al grupo el teniente Richard Bong, que fue asignado al 9.º Escuadrón de Caza. Por entonces Bong era ya un as, pues había dado cuenta de cinco aviones enemigos mientras sirvió en el 35.º Grupo de Caza los tres meses anteriores. Este estupendo piloto iba a convertirse en el máximo as norteamericano de la Segunda Guerra Mundial, con una cifra total de 40 victorias.

A comienzos de 1943 se detuvo el avance japonés sobre Port Moresby y comenzó a agudizarse la contraofensiva aliada. Las fuerzas de tierra se abrían paso entre las posiciones enemigas en Nueva Guinea en febrero y el 49.º Grupo de Caza se vio de nuevo en el centro de la batalla, destacado a una base avanzada en Dobodura. La pista era, por entonces, sólo temporal, y el grupo operó todavía tanto desde Port Moresby como desde Dobodura, utilizando la base avanzada para atacar las posiciones japonesas del norte. Las comunicaciones entre las dos bases eran muy precarias.

Aún así, la acción fue incesante y desde marzo en adelante el grupo se vio envuelto en un intensísimo período de combates aéreos. El primer éxito del teniente Bong con el grupo tuvo lugar el 3 de marzo, durante una misión de escolta de bombarderos a Lae, en la costa nordeste de Nueva Guinea. Como narraría Bong posteriormente:

"Mientras protegíamos a nuestros bombarderos, nuestra patrulla fue interceptada por siete "Ceros" tipo "Oscar" [Nakajima Ki-43 *"Oscar"*]. En el combate que siguió, disparé varias ráfagas con deflexión de 45 grados desde arriba y abajo, y uno de ellos comenzó a echar humo. Le di pasada justo antes de que se estrellara contra el agua. Mientras ascendía, vi a otro Cero caer al agua a una milla a mi derecha. Realicé dos pasadas más sobre otro Cero y su depósito comenzó a perder combustible, aunque consiguió mantenerse en el aire."

La base avanzada de Dobodura permitió al 49.º Grupo de Caza apoyar a las fuerzas aliadas que avanzaban hacia el norte desde Port Moresby, a tra-



Fotografía principal: no hay tiempo que perder cuando un camión distribuye a los pilotos de P-38 entre sus aviones para emprender una salida de combate contra el avance de las fuerzas japonesas. Abajo (de izquierda a derecha): un Curtiss P-40E Warhawk equipado con depósitos lanzables para operaciones de largo alcance; el teniente A. Watkins y un Donald de aspecto vengativo y con paracaídas; el teniente John Landers fotografiado junto a su mascota, un iracundo buey tejano.

vés de Nueva Guinea. En opinión del Mando de Caza, esto compensaba sobradamente las desventajas de la pista y, en abril, todo el grupo fue instalado de modo permanente en Dobodura. Sin desanimarse por la misión que les esperaba, los pilotos del 49.° respondieron con una eficacia devastadora, pues entre marzo y mayo el grupo acreditó 160 aviones enemigos destruidos frente a sólo siete pilotos perdidos.

El 9.° Escuadrón de Caza estaba entonces equipado con Lockheed P-38 Lightning (relámpago), mientras que los otros dos escuadrones tuvieron que esperar hasta setiembre de 1943 para poder sustituir sus cazas Curtiss por los bimotores P-38. Mientras tanto, el 9.° sacó plena ventaja de sus nuevos y versátiles aparatos. El 26 de julio, los Lightning del 9.° patrullaban sobre el valle de Markham, al noroeste de Lae, cuando localizaron una formación de 20 cazas japoneses, A6M Cero y Kawasaki Ki-61 "Tony", y se aproximaron a ellos de frente. En un rápido y furioso ataque, Bong derribó cuatro de los cazas enemigos e igualó así su palmarés con el del capitán James A. Watkins, quien al final de la guerra quedó como el cuarto as del 49.° Grupo de Caza, con 12 victorias.



Arriba: sofocado por el caluroso y húmedo clima de Darwin, en el norte de Australia, el personal de tierra revisa el motor de un P-40. Abajo: el P-38 Lightning era muy apreciado por los pilotos del 49.° Grupo de Caza por sus prestaciones a alta cota. Extremo derecho: el piloto de caza comandante Richard Bong. Buen cazador desde niño, Bong mostró extraordinarias aptitudes para el tiro aire-aire.

"Disparé sobre él una larga ráfaga mientras estaba colgado de la hélice y luego cayó derecho al mar"

Dos días después, ambos pilotos entraban de nuevo en acción, cuando unos cazas japoneses interceptaron una formación de B-25 norteamericanos. Posteriormente, Watkins relataría:

«Estábamos a 6 000 pies cuando avistamos de doce a dieciocho cazas enemigos unos 3 000 pies por encima nuestro, cerca de cabo Raoult a las 08,15 horas. Soltamos nuestros depósitos ventrales y viramos noventa grados para el ataque. Disparé contra su líder y fallé. Ascendí a 8 000 pies sobre el nivel del mar y realicé una pasada frontal sobre uno de los dos "Oscar" que atacaban al teniente Bong. El caza japonés estalló a unos 90 m delante mía.

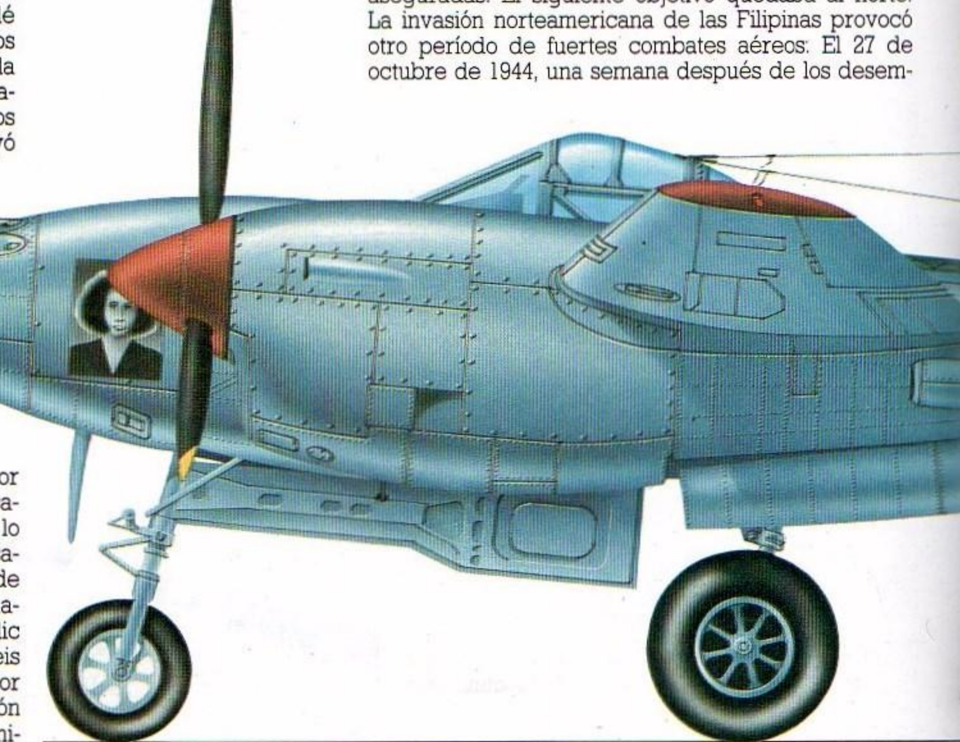
»Viré para unirme al teniente Bong y di una pasada frontal a uno de los tres cazas que venían hacia mí. Estalló en una nube de fragmentos y fuego que casi me alcanza cuando pasé por debajo. Los otros dos no me molestaron. Volví al combate. A 4 000 pies nivelé el avión para realizar un ataque frontal sobre dos "Oscar". Ninguno de ellos me alcanzó. El líder de la pareja ascendió violentamente unos 6 000 pies. Disparé sobre él una larga ráfaga de dos o tres segundos mientras estaba colgado de la hélice y luego cayó directo al mar. Disparé varias ráfagas más sobre algunos otros pero el combate ya había terminado."

Mientras tanto, Bong había derribado un "Oscar" antes de ser atacado por otros dos. Sin embargo, pudo escapar del enemigo al meter gases al máximo y superarlos por velocidad.

Durante los cuatro meses siguientes, los desembarcos aliados en la península de Huon amenazaron con sitiar las bases japonesas y, más al este, la isla de Bougainville era asediada por la 3.ª División de Infantería de Marina norteamericana. La campaña de Nueva Guinea marchaba según lo planeado y las tareas de las unidades de caza pasaron gradualmente de combates aéreos a misiones de ataque al suelo. En noviembre de 1943, el 9.° Escuadrón de Caza cambió sus Lightning por Republic P-47D Thunderbolt, pero los empleó sólo durante seis meses antes de volver a los P-38 en abril de 1944. Por aquel entonces, uno de los pilotos del 9.° Escuadrón de Caza era el capitán Ralph Wandrey, quien terminó la guerra con seis victorias aéreas. El 23 de mayo se encargó al escuadrón una misión de ataque al suelo en el norte de Nueva Guinea. Localizaron cuatro barcazas a motor cerca de la isla de Biak y Wandrey mandó que su patrulla de Lightning descendiera para atacarlas:

"Enfilé desde arriba las dos primeras barcazas y abrí fuego. Lo que parecía una simple carga de cocos se convirtió de repente en cascos de soldados japoneses arracimados en el bote. Cuando mis balas cayeron entre ellos, los japoneses se dispersaron como abejas de una colmena agitada. Rebasé la primera barcaza y concentré el fuego sobre la segunda. Un japonés trepó sobre la sala de máquinas, donde había un cañón de 20 mm y lo apuntó hacia mí. Lo enfilé y abatí con una ráfaga que incendió también la sala de máquinas."

En julio de 1944, el Ejército japonés en Nueva Guinea había quedado aislado y neutralizado gracias a la cooperación entre las fuerzas de tierra, mar y aire aliadas, y las islas Salomón también habían sido aseguradas. El siguiente objetivo quedaba al norte. La invasión norteamericana de las Filipinas provocó otro período de fuertes combates aéreos. El 27 de octubre de 1944, una semana después de los desem-



UNA LEYENDA VIVA

Richard Bong, uno de los mejores pilotos de caza en los anales de la historia de la Fuerza Aérea de EE UU, nació en Superior, Wisconsin, en setiembre de 1920. Creció en una granja, se graduó en 1938 e inició los estudios de magisterio. Sin embargo, decidió cumplir su ambición juvenil de ser piloto y se alistó en la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos como cadete en 1941.



El 9 de enero de 1942 recibió sus alas de piloto y fue promovido al empleo de alférez. Sin embargo, la esperanza de Bong de ser destinado a una unidad de caza no se materializó y, en su lugar, se vio trasladado a Luke Field, Arizona, como instructor.

En setiembre de 1942, el teniente Bong fue enviado a ultramar para unirse a la Quinta Fuerza Aérea del Ejército en el sudoeste del Pacífico. En las filas del 39.° Escuadrón del 35.° Grupo de Caza durante tres meses Bong consiguió las cinco victorias que necesitaba Para cualificarse como as. En enero de 1943 solicitó el traslado al 9.° Escuadrón del 49.° Grupo de Caza. Su cifra de victorias aumento y, al final de su gira operativa inicial, en noviembre de 1943, Bong había destruido 21 aparatos enemigos. (Arriba: la proa del P-38 Lightning de Bong, con una victoria menos del total definitivo.)

El teniente Bong volvió al combate en febrero de 1944, y el 12 de abril registró su 27.ª victoria, con lo que superó la cifra conseguida por el máximo as norteamericano de la Primera Guerra Mundial, Eddie Rickenbacker. La mejor cualidad de Bong era el cálculo de la corrección del tiro.

El 17 de diciembre de 1944 Bong, ya comandante, consiguió su 40.ª y última victoria y fue enviado de vuelta a Estados Unidos. Richard Bong murió, sin embargo, de modo trágico en un accidente de vuelo cuando pilotaba un caza a reacción P-80 Shooting Star en agosto de 1945.

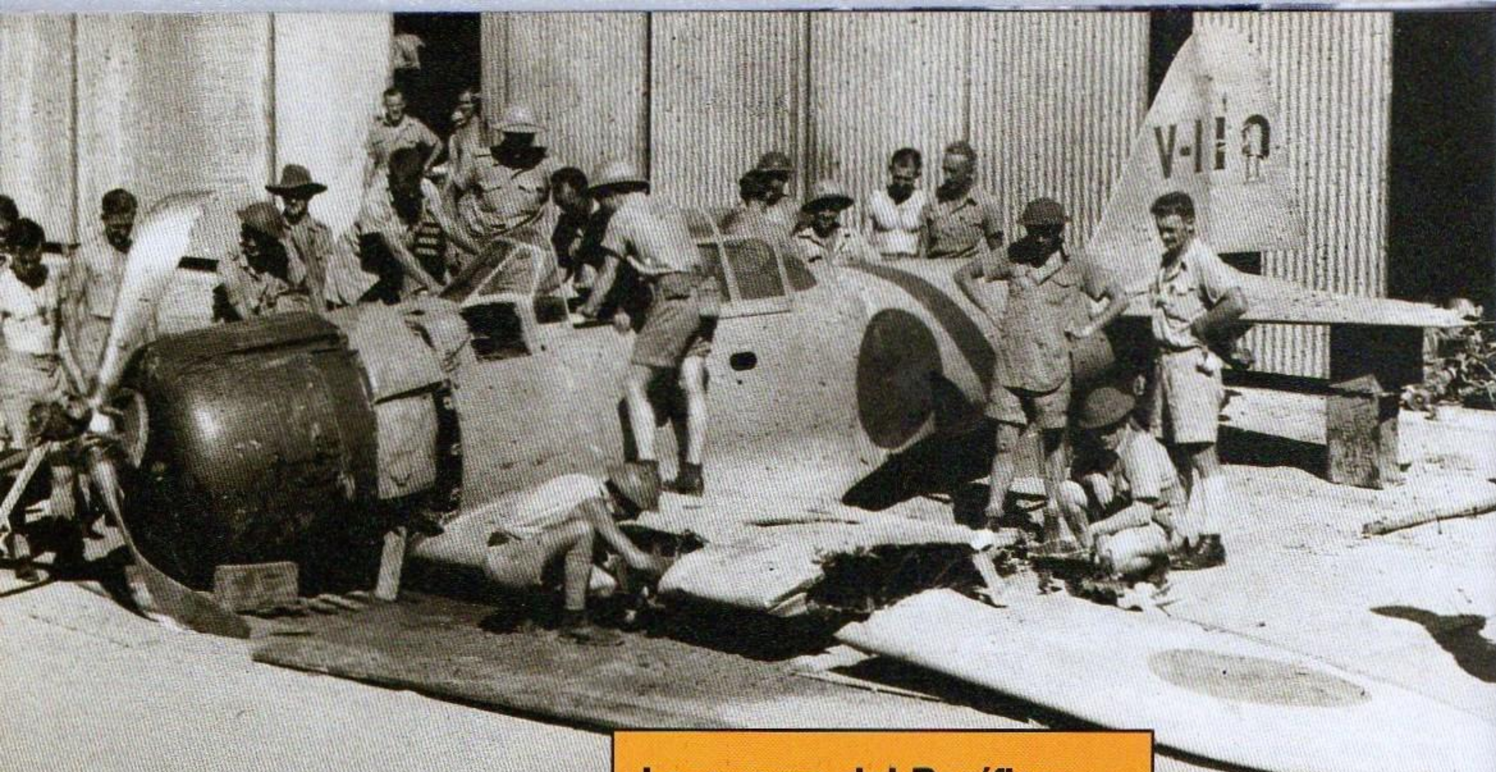
barcos en Leyte, el 49º Grupo de Caza –entonces equipado por completo con P-38 Lightning– aterrizó en la recién capturada pista de Tacloban. Horas después de su llegada, el grupo ya entraba en acción. El coronel Robert Morrisey, un veterano de la defensa de Darwin, derribó un Ki-43 "Oscar"; Bong se acreditó otro y el comandante Gerald Johnson, que con 22 victorias se convertiría en el segundo as del grupo, derribó un "Oscar" y un bombardero Aichi D3A "Val". Al día siguiente, Bong consiguió otras dos victorias antes de unirse a Morrisey y al oficial al mando del 49º Grupo de Caza, coronel George Walker, para romper una formación de 17 "Oscar" armados con bombas. Aunque no se derribó ninguno, los tres pilotos consiguieron rechazar la incursión de cazabombarderos, que no consiguieron acercarse a las fuerzas de tierra desplegadas en la cabeza de playa.

El período de octubre a diciembre de 1944 conoció el momento culminante de la brillante carrera de Bong. Recibiría la Medalla del Honor por su arrojo en los combates del 10 de octubre al 11 de noviembre, durante los que consiguió ocho victorias aéreas. En diciembre añadió otras cuatro a su cuenta y sumó un



DEMONIO DE DOS COLAS

Desarrollado como interceptador a alta cota, el Lockheed P-38 Lightning sirvió en todos los frentes de batalla de la II Guerra Mundial. Extremadamente versátil, el P-38 podía desempeñar diversas funciones, desde caza de largo alcance a torpedero. Utilizado en principio para misiones de escolta y ataque al suelo, el diseño de doble larguero de cola del caza evitaba el uso de la sincronización de las armas y permitía alcances de tiro prácticos de hasta 1 000 m. Estos largueros también permitieron el montaje de turbocompresores además de los dos motores Allison de 1 600 hp. El alcance máximo, que dependía de la relación combustible-armamento, era de 4 200 km, aunque lo normal era un alcance de combate de 800 km. Soberbio cazador de bombarderos, el P-38 tenía una velocidad máxima de 660 km/h a 7 600 m y un régimen ascensional que rara vez podía ser igualado en combate. El armamento consistía en un cañón de 20 mm y cuatro ametralladoras de 12,7 mm, y hasta dos bombas de 730 kg y diez cohetes de 127 mm bajo las alas. Se fabricaron nueve variantes, incluida la F-4, en la que se sustituyó el armamento por cuatro cámaras K-17 para su empleo en operaciones de reconocimiento fotográfico. En Europa, el Lightning fue superado por amplio margen por los Fw 190 y Bf 109, más maniobrables. Sin embargo, en el Pacífico el P-38 resultó vital a la hora de asegurar la superioridad aérea. Durante los "saltos de isla en isla" de 1942 a 1945, los Lightning consiguieron destruir más aparatos japoneses que ningún otro caza. Conversiones desarmadas llevaban un radar de bombardeo "Mickey" o un bombardero y servían como guías de las formaciones de P-38 armados con bombas. Al final de la guerra la producción total de P-38 casi había pasado de las 10 000 unidades. El Lightning culminó su brillante carrera al ser el primer aparato de la USAAF que aterrizó en Japón tras la victoria aliada.



A raíz de la devastación de cazas aliados en Pearl Harbor por parte de los Cero, estos cazas se convirtieron en un símbolo de la invencibilidad japonesa. Durante los siete meses siguientes, asombraron a los Aliados con su largo alcance y sus prestaciones en combate. Sin embargo, cuando un Cero de la Armada Imperial fue capturado intacto cerca de Port Moresby, en abril de 1942, fue inspeccionado minuciosamente (arriba) y el mito de su invulnerabilidad se evaporó. Los Aliados llevaron al combate cazas modernos, como el P-38 Lightning, que superaban por completo al Cero tanto en velocidad como en armamento. El otrora temido caza nipón perdió gradualmente la superioridad aérea.

total de 40. Los logros del 49.º Grupo de Caza durante esta fase tan crucial de la campaña de Filipinas se verían recompensados con la concesión de su tercera Mención de Unidad Distinguida.

Desde sus bases en las Filipinas, los cazas de la USAAF podían llegar hasta Formosa y la China continental. El 22 de enero de 1945, los Lightning de los 49.º y 8.º Grupos de Caza escoltaron la primera incursión diurna de bombarderos pesados sobre Formosa. El 49.º acompañó también a los bombarderos a Hong Kong y realizó bombardeos y ataques con *napalm* sobre objetivos en Formosa. Después, en agosto de 1945, el grupo se trasladó a la isla de Okinawa para preparar el asalto final sobre Japón. En la práctica, la rendición japonesa llegó antes de que los Lightning pudieran entrar de nuevo en acción, y el 49.º Grupo de Caza terminó el conflicto con el segundo palmarés de todas las unidades de caza en el escenario del Pacífico, 678 victorias. Dentro del grupo, el 9.º Escuadrón de Caza había sido el que más había contribuido a la consecución de esa cifra, con 276 en su haber.

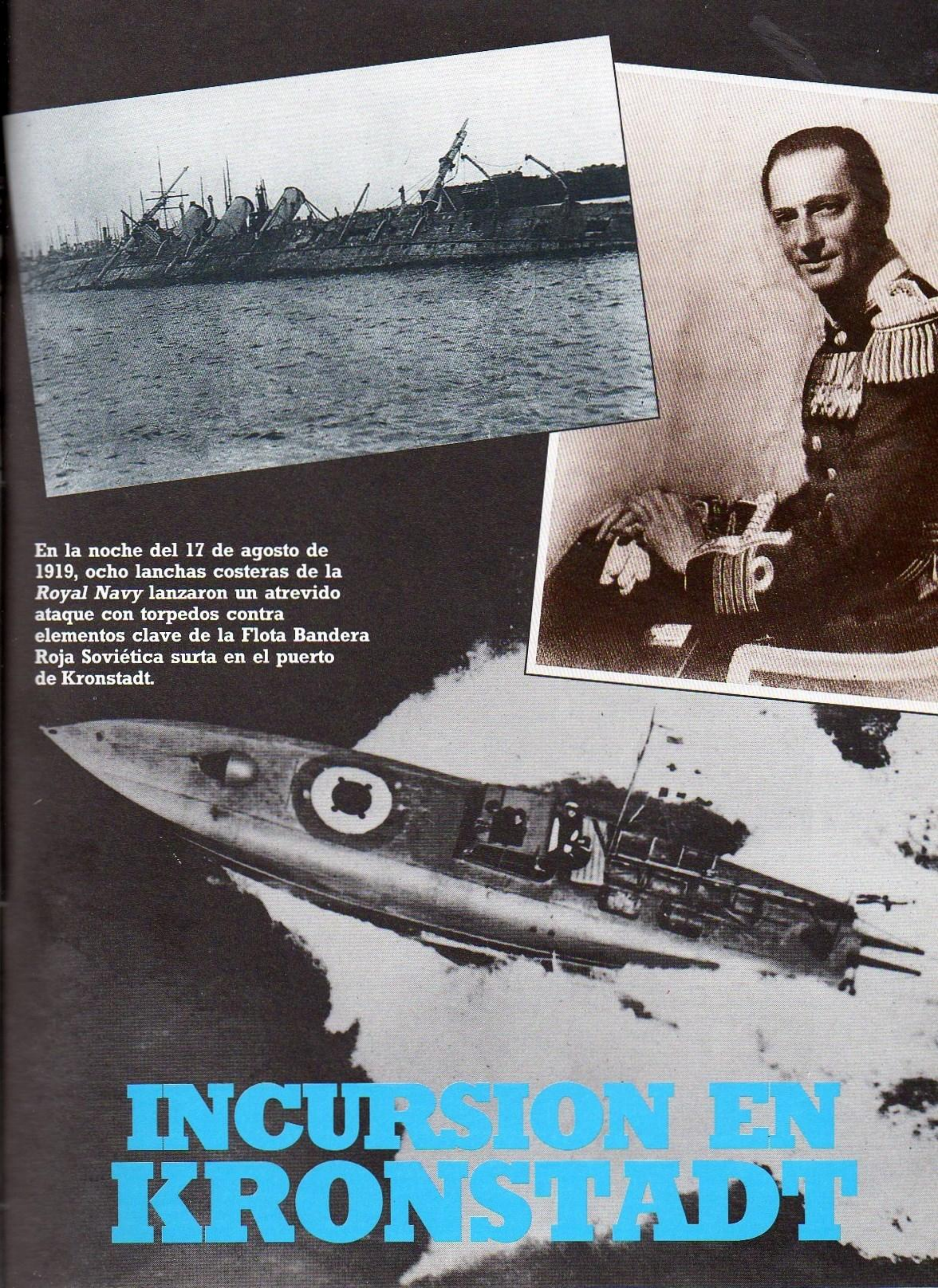
La guerra del Pacífico
1942-1945

En julio de 1942 se detuvo el avance relámpago japonés por el sur y el este del Pacífico. Sin embargo, los japoneses estaban ya a distancia de ataque de Australia y hacerlos retroceder iba a resultar una tarea dura y costosa.

El intento japonés de tomar Port Moresby y completar así la conquista de Nueva Guinea se frustró en mayo de 1942 gracias a la victoria naval aliada en la batalla del Mar del Coral. Hubo más avances japoneses hacia Port Moresby y durante 1943 las fuerzas norteamericanas y australianas en Nueva Guinea montaron varias ofensivas que les reportaron Lae en setiembre y el avance hacia el norte y el oeste en los primeros meses de 1944. En julio de ese año terminó la resistencia japonesa en Nueva Guinea. Durante toda la campaña, el 49.º Grupo de Caza se distinguió en la acción contra el enemigo. Con los Aliados victoriosos en Nueva Guinea, las islas Salomón, las Marshall y las Marianas, la guerra se trasladó a las Filipinas. Se envió el 49.º Grupo de Caza a Leyte una semana después de los primeros desembarcos en octubre de 1944, y se trasladó finalmente a Okinawa en agosto de 1945.

Pekín · COREA · JAPÓN · Tokio · CHINA · Nanking · Shanghai · OKINAWA · IWO JIMA · FORMOSA · ISLAS MARIANAS · FILIPINAS · Manila · LEYTE · Tacloban · ISLAS MARSHALL · ISLAS GILBERT · BORNEO · BOUGAINVILLE · ISLAS SALOMÓN · NUEVA GUINEA · Lae · Dobodura · ISLAS HORN · Darwin · Port Moresby · Townsville · AUSTRALIA

Claves
Aeródromos usados por el 49.º Grupo de Caza
Extensión máxima del imperio japonés, julio 1942
Fuerzas aliadas

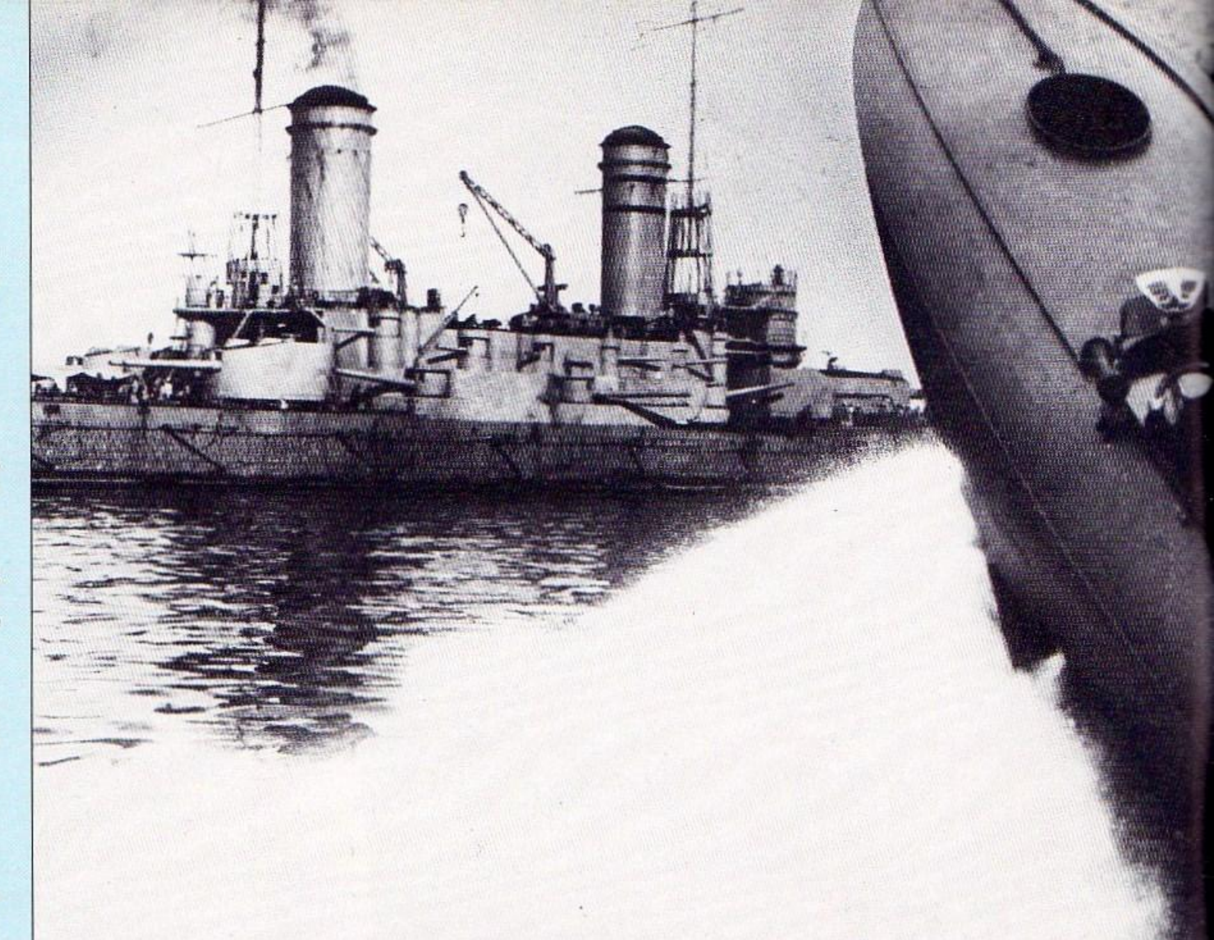


En la noche del 17 de agosto de 1919, ocho lanchas costeras de la *Royal Navy* lanzaron un atrevido ataque con torpedos contra elementos clave de la Flota Bandera Roja Soviética surta en el puerto de Kronstadt.

INCURSION EN KRONSTADT

LA INTERVENCION ALIADA EN RUSIA

En noviembre de 1917, el gobierno republicano de Rusia (que había sustituido a la autocracia del Zar en el mes de marzo anterior) fue derrocado por el *Soviet* de Diputados Obreros de Petrogrado. El gobierno predominantemente bolchevique que entonces llegó al poder se comprometió a terminar con la participación de Rusia en la I Guerra Mundial. Esta política fue bien acogida por los alemanes, quienes tenían un gran ejército en el Frente Oriental que, de este modo, podría ser trasladado al oeste. En consecuencia, el 3 de marzo de 1918 se firmó el tratado de Brest-Litovsk. Los Aliados occidentales –Gran Bretaña, Francia, Italia y Estados Unidos– sabían que esto rompería el equilibrio de fuerzas en el Frente Occidental de modo desfavorable para ellos. Mientras Lenin luchaba por consolidar el nuevo estado soviético, los Aliados procuraron acrecentar la inseguridad general y enviaban suministros militares a cualquier fuerza que se opusiera al poder bolchevique. Incluso llegaron a mandar tropas y buques para apoyar los esfuerzos antibolcheviques. En la época en que se derrotó a los alemanes en el Frente Occidental, en noviembre de 1918, los Aliados participaron de modo inextricable en varios intentos concurrentes para derrocar a los bolcheviques. Estas intervenciones continuaron hasta 1920, cuando las fuerzas antibolcheviques fueron definitivamente eliminadas de la Unión Soviética.



Página anterior: Esta lancha costera CMB fue una de las utilizadas, con resultados devastadores, en la incursión de Kronstadt. Arriba, izquierda: El *Pamyat Azova* se escora, herido de muerte tras ser alcanzado por un torpedo de la CMB *N.º 79.* La incursión fue ideada por Augustus Agar (arriba, derecha), cuyo valiente ataque sobre el crucero bolchevique *Oleg* le mereció la Cruz Victoria.

En la medianoche del 17 de junio de 1919, una lancha motora zarpó sigilosamente de un pequeño puerto finlandés. Estaba muy oscuro, pero la tripulación sabía que el sol comenzaría a aparecer pronto en estas latitudes tan septentrionales. Al mando se encontraba el teniente de navío Augustus Agar de la *Royal Navy* y con él estaban el guardiamarina John Hampsheir y el mecánico Hugh Beeley. Los tres habían sido asignados al Servicio Secreto y se ocupaban de llevar agentes hacia y desde Petrogrado (Leningrado). Sin embargo, ahora llevaban a cabo una tarea que sólo tenía la autorización tácita del contraalmirante Walter Cowan, comandante jefe naval británico en el Báltico: hundir el crucero bolchevique *Oleg*.

El *Oleg* bombardeaba en esos momentos la fortaleza de Krasnaya Gorka, cuya guarnición se había amotinado. Los británicos, involucrados normalmente en cualquier operación de intervención que ayudara a derrocar el gobierno bolchevique de Moscú, se inclinaron de parte de los amotinados. El teniente de navío Agar era consciente de la desesperada situación en la que se hallaban los sublevados –sitiados por tierra y bombardeados desde el mar– y decidió utilizar la pequeña fuerza naval a su disposición para asestar un golpe en su favor. Confiaba en que el contralmirante Cowan pudiera apoyar esta acción. Un intento inicial, la noche anterior, había fracasado cuando una de las dos lanchas al mando de Agar perdió su hélice; ahora realizaba su segundo intento. La lancha motora Costera *N.º 4* de Agar zarpó de su base en Terriokki y puso proa hacia el golfo de Finlandia.

Para llegar hasta el *Oleg*, anclado en la rada de Kronstadt, era necesario atravesar una barrera de cuatro destructores fondeados en las cercanías del faro de Tolboukin. Agar condujo su lancha hacia el suroeste del objetivo y luego viró hacia el nordeste, a lo largo de la costa de Ingermanland. Agar redujo el andar de la *N.º 4* para apagar el ruido de sus motores y disimular la espuma de la proa, con idea de disminuir las oportunidades de ser detectado. De repente, la lancha vibró como si algo la hubiera golpeado. Hampsheir salió de la bodega e informó que el mecanismo de disparo del torpedo se había soltado de forma prematura, aunque afortunadamente el sistema de bloqueo aún estaba en buenas condiciones y había impedido el lanzamiento del ingenio. Durante diez minutos Beeley y Hampsheir se dedicaron a reparar dicho mecanismo. A las 01,00 comenzaron a vislumbrarse los primeros destellos del amanecer y Agar, nervioso, observó a los destructores bolcheviques estacionados a sólo unos 230 m. Una vez reparada la avería, Agar, aliviado, puso rumbo a toda máquina hacia el *Oleg* y la lancha cubrió rápidamente los escasos centenares de metros que la separaban de su objetivo.

El *Oleg* se hundió en 12 minutos, con la pérdida de sólo cinco hombres

A los 450 m, Agar soltó el torpedo y viró 180°. Al mirar hacia atrás pudo contemplar una enorme llamarada junto a la chimenea de proa, seguida casi inmediatamente de una larga columna de humo negro que alcanzó la perilla de los palos. Los destructores comenzaron a disparar sobre la *N.º 4* mientras ésta huía, pero su pequeño porte, combinado con la escasa luz existente, hicieron casi imposible que alcanzaran al blanco y los proyectiles cayeron inofensivamente al agua. El *Oleg* se hundió en 12 minutos, con la pérdida de sólo cinco hombres. En reconocimiento a esta valerosa acción, Agar recibió la Cruz Victoria, Hampsheir la Orden de Servicio Distinguido y Beeley la Medalla a la Gallardía.

El hundimiento del *Oleg* fue el preludio de otro ataque de las lanchas, ya que era arriesgado en su concepción y de ejecución temeraria. Ambas operaciones formaron parte de una casi olvidada campaña realizada por la *Royal Navy* inmediatamente después del final de la primera guerra mundial.

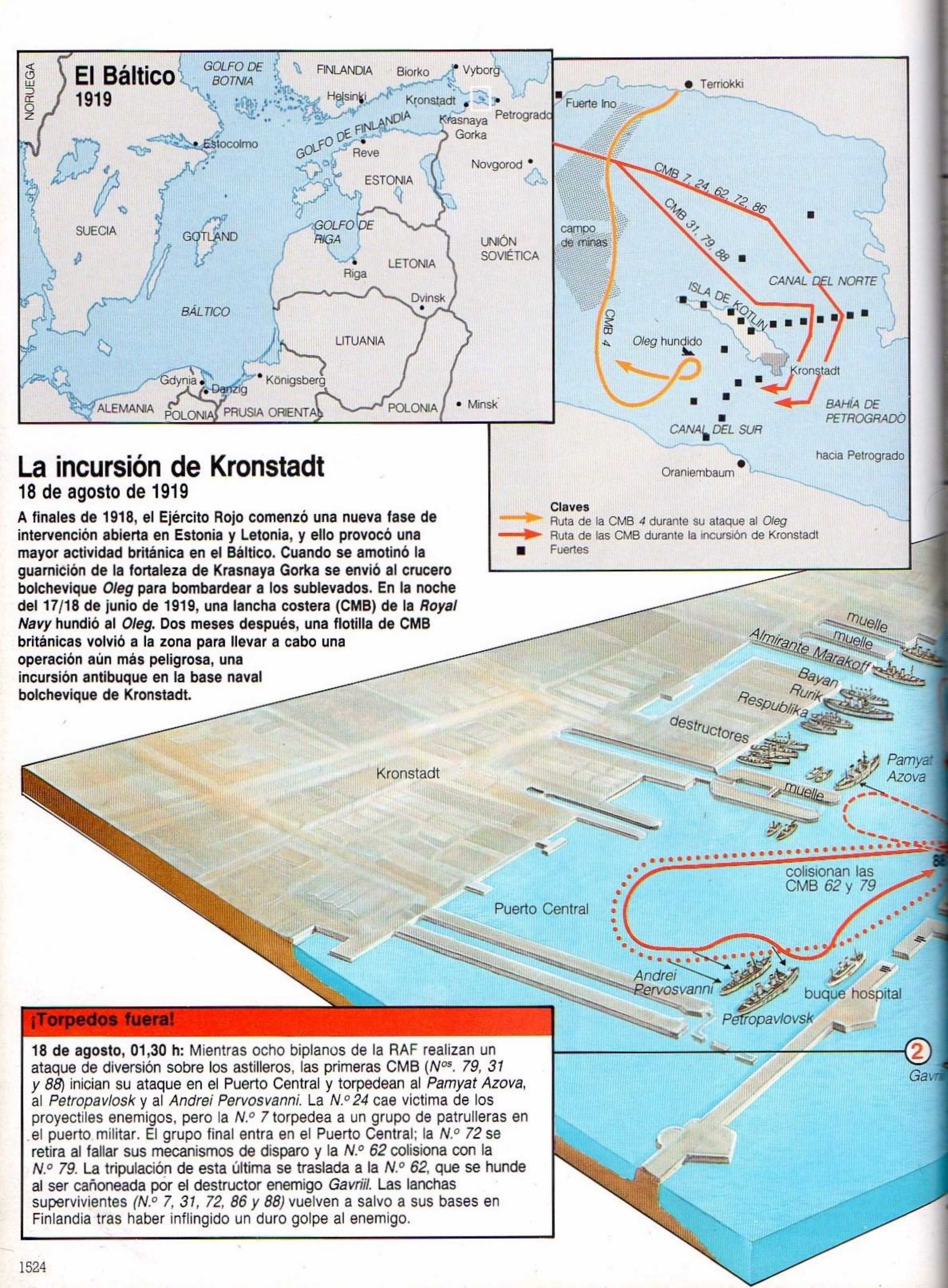


Arriba: Una helada tumba para el *Oleg*, mientras se sumerge bajo las aguas del Báltico. Izquierda: puesta en seco de una CMB para ser revisada.

El éxito del ataque de Agar sobre el *Oleg* con una CMB (arriba), estimuló a los británicos a emplear estas embarcaciones en un intrépido ataque contra el puerto de Kronstadt: el poco calado de la CMB y su alta velocidad le harían capaz de traspasar las formidables defensas del puerto. En la operación *'RK'* nombre clave del ataque, se utilizaron siete CMB, cada una armada con dos torpedos. Derecha: La sala de máquinas de una de estas CMB alargadas, capaces de alcanzar una velocidad máxima de 42 nudos. Arriba, izquierda: El objetivo principal, el acorazado bolchevique *Andrei Pervozvanni*.

En 1919 la situación de los estados del Báltico (Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania) era extremadamente compleja, con cuatro facciones involucradas en una cruel lucha para obtener su control. En cada uno de ellos, la contienda se centraba en torno a dos gobiernos rivales que se disputaban la primacía política -un grupo antirruso y otro probolchevique. Gran Bretaña (junto a sus aliados franceses, norteamericanos e italianos) apoyaba a los nacionalistas antisoviéticos, mientras que el gobierno soviético se alineaba junto a los socialistas probolcheviques. Para complicar aún más la situación, las gentes más ricas de los estados bálticos solían ser de etnia alemana y su ambición era establecer un estado báltico único con vínculos cercanos a Alemania. Es más, las fuerzas rusas antibolcheviques -conocidas como los "blancos"- también actuaban en esa área. Pensaban restaurar el Imperio Ruso, que incorporaría a los cuatro estados bálticos.

A finales de 1918 la única presencia militar importante en el área era la fuerza alemana que ocupaba los estados bálticos según lo estipulado en los términos del tratado de paz, firmado en marzo, con el gobierno soviético. El Armisticio impuesto en Europa tras la conclusión de la primera guerra mundial, en noviembre, exigía que estas tropas permanecieran allí hasta que los gobiernos nacionalistas fueran lo suficientemente fuertes como para hacer valer su autoridad. El gobierno soviético se sentía amenazado por esta concentración de fuerzas, que se sabía que contaban con las simpatías de la causa antibolchevique, y sospechaba acertadamente que los alemanes tenían ganas de anexionarse esos estados. Los socialistas que pretendían llegar al poder en dichos estados proporcionaron un útil pretexto para la intervención de las tropas del Ejército Rojo, que marcharon sobre Estonia para apoyar la autoridad de la facción probolchevique. Esto llevó a la entrada de Gran Bretaña en el conflicto. El gabinete británico, involucrado ya en intervenciones militares en varios frentes contra los bolcheviques, decidió que los regímenes na-



La incursión de Kronstadt

18 de agosto de 1919

A finales de 1918, el Ejército Rojo comenzó una nueva fase de intervención abierta en Estonia y Letonia, y ello provocó una mayor actividad británica en el Báltico. Cuando se amotinó la guarnición de la fortaleza de Krasnaya Gorka se envió al crucero bolchevique *Oleg* para bombardear a los sublevados. En la noche del 17/18 de junio de 1919, una lancha costera (CMB) de la *Royal Navy* hundió al *Oleg*. Dos meses después, una flotilla de CMB británicas volvió a la zona para llevar a cabo una operación aún más peligrosa, una incursión antibuque en la base naval bolchevique de Kronstadt.

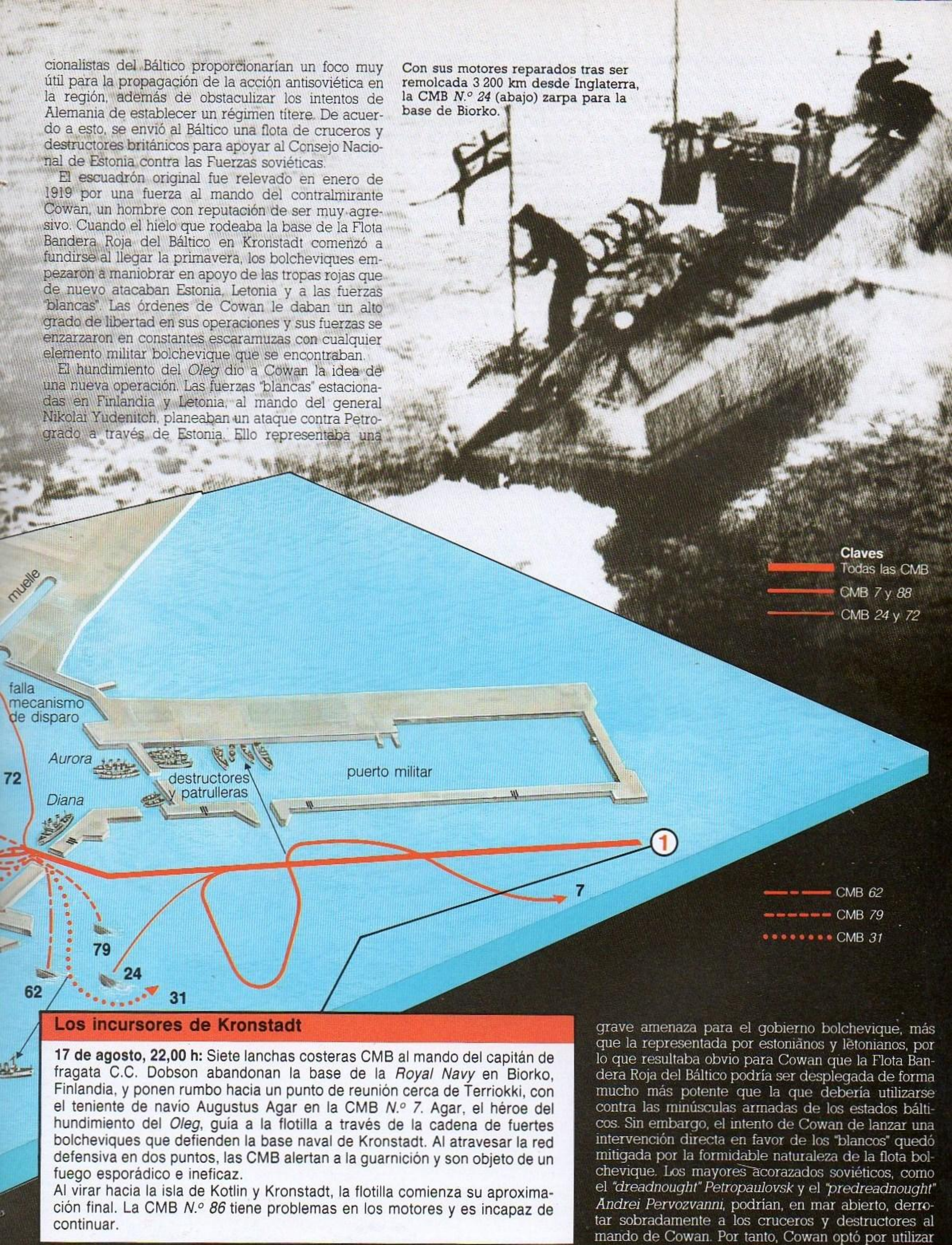
¡Torpedos fuera!

18 de agosto, 01,30 h: Mientras ocho biplanos de la RAF realizan un ataque de diversión sobre los astilleros, las primeras CMB (*N^os^. 79, 31 y 88*) inician su ataque en el Puerto Central y torpedean al *Pamyat Azova*, al *Petropavlosk* y al *Andrei Pervosvanni*. La *N.º 24* cae víctima de los proyectiles enemigos, pero la *N.º 7* torpedea a un grupo de patrulleras en el puerto militar. El grupo final entra en el Puerto Central; la *N.º 72* se retira al fallar sus mecanismos de disparo y la *N.º 62* colisiona con la *N.º 79*. La tripulación de esta última se traslada a la *N.º 62*, que se hunde al ser cañoneada por el destructor enemigo *Gavriil*. Las lanchas supervivientes *(N.º 7, 31, 72, 86 y 88)* vuelven a salvo a sus bases en Finlandia tras haber infligido un duro golpe al enemigo.

cionalistas del Báltico proporcionarían un foco muy útil para la propagación de la acción antisoviética en la región, además de obstaculizar los intentos de Alemania de establecer un régimen títere. De acuerdo a esto, se envió al Báltico una flota de cruceros y destructores británicos para apoyar al Consejo Nacional de Estonia contra las Fuerzas soviéticas.

El escuadrón original fue relevado en enero de 1919 por una fuerza al mando del contralmirante Cowan, un hombre con reputación de ser muy agresivo. Cuando el hielo que rodeaba la base de la Flota Bandera Roja del Báltico en Kronstadt comenzó a fundirse al llegar la primavera, los bolcheviques empezaron a maniobrar en apoyo de las tropas rojas que de nuevo atacaban Estonia, Letonia y a las fuerzas "blancas". Las órdenes de Cowan le daban un alto grado de libertad en sus operaciones y sus fuerzas se enzarzaron en constantes escaramuzas con cualquier elemento militar bolchevique que se encontraban.

El hundimiento del *Oleg* dio a Cowan la idea de una nueva operación. Las fuerzas "blancas" estacionadas en Finlandia y Letonia, al mando del general Nikolai Yudenitch, planeaban un ataque contra Petrogrado a través de Estonia. Ello representaba una grave amenaza para el gobierno bolchevique, más que la representada por estonianos y letonianos, por lo que resultaba obvio para Cowan que la Flota Bandera Roja del Báltico podría ser desplegada de forma mucho más potente que la que debería utilizarse contra las minúsculas armadas de los estados bálticos. Sin embargo, el intento de Cowan de lanzar una intervención directa en favor de los "blancos" quedó mitigada por la formidable naturaleza de la flota bolchevique. Los mayores acorazados soviéticos, como el *"dreadnought" Petropaulovsk* y el *"predreadnought" Andrei Pervozvanni*, podrían, en mar abierto, derrotar sobradamente a los cruceros y destructores al mando de Cowan. Por tanto, Cowan optó por utilizar



Con sus motores reparados tras ser remolcada 3 200 km desde Inglaterra, la CMB *N.º 24* (abajo) zarpa para la base de Biorko.

Los incursores de Kronstadt

17 de agosto, 22,00 h: Siete lanchas costeras CMB al mando del capitán de fragata C.C. Dobson abandonan la base de la *Royal Navy* en Biorko, Finlandia, y ponen rumbo hacia un punto de reunión cerca de Terriokki, con el teniente de navío Augustus Agar en la CMB *N.º 7*. Agar, el héroe del hundimiento del *Oleg*, guía a la flotilla a través de la cadena de fuertes bolcheviques que defienden la base naval de Kronstadt. Al atravesar la red defensiva en dos puntos, las CMB alertan a la guarnición y son objeto de un fuego esporádico e ineficaz.

Al virar hacia la isla de Kotlin y Kronstadt, la flotilla comienza su aproximación final. La CMB *N.º 86* tiene problemas en los motores y es incapaz de continuar.

una fuerza de lanchas que, amparándose en la oscuridad de la noche, podían atacar el propio puerto de Kronstadt. Se seleccionaron cinco blancos según un orden de prioridad: el *Andrei Pervozvanni*, el *Petrovlovsk*, el *Pamyat Azova* (un buque de apoyo a submarinos), el *Rurik* (un anticuado crucero convertido en minador) y un dique seco en un extremo del Puerto Central.

A comienzos de agosto llegó desde Gran Bretaña una flotilla de siete lanchas y Cowan dejó los detalles de planificación de la operación al capitán de fragata C.C. Dobson, que dirigiría la flotilla. Agar, que conocía el área bastante bien desde la época de sus travesías nocturnas a Petrogrado, podría guiar la formación a través de la cadena de fuertes que protegían Kronstadt contra ataques navales. Dobson dividió sus siete lanchas en tres grupos para la incursión. La *N.° 24*, al mando del teniente de navío L.E.S. Napier, debería enfrentarse al destructor de guardia a la entrada del Puerto Central. Éste sería atacado por dos grupos, cada uno de ellos formado por tres lanchas. El teniente de navío W.H. Bremmer, a bordo de la *N.° 79*, dirigiría este primer grupo al interior del puerto después de utilizar cargas de algodón pólvora para destruir el botalón emplazado normalmente a lo largo de la entrada. La *N.° 31*, mandada por el teniente de navío R. Macbean, con Dobson, y la *N.° 88*, al mando del teniente A. Dayrell-Reed, seguirían a Bremmer y atacarían al *Andrei Pervozvanni* y al *Petropaulovsk*, respectivamente. Las tres lanchas restantes –la *N.° 62* del teniente J.T. Brade, la *N.° 72* del subteniente E.R. Bodley y la *N.° 86* del subteniente F. Howard– podrían lanzar un segundo ataque sobre los acorazados si Dobson y Dayrell-Reed fracasaban en su intento, o bien podrían atacar al *Rurik* y el dique seco. Entre la entrada del primer grupo en el Puerto Central y la llegada del segundo, habría un intervalo de 15 minutos para disminuir la oportunidad de cualquiera de las lanchas de colisionar mientras navegaban a gran velocidad por el puerto.

La *N.° 31* lanzó sus dos torpedos, que alcanzaron a su objetivo en la banda de babor

Las siete lanchas zarparon de Biorko, la base principal de la *Royal Navy* en el golfo de Finlandia a las 22,00 del 17 de agosto de 1919. Tras reunirse con la unidad del teniente Hagar a medianoche, cerca de Ionini, las ocho lanchas pusieron rumbo hacia la base de Kronstadt. Resultó imposible mantener el contacto visual en mitad de la oscuridad y las ocho embarcaciones se dividieron en dos grupos al aproximarse a la línea de los nueve fuertes que guardaban el Canal Norte. El teniente de navío Gordon Steele, en la *N.° 88*, narraría posteriormente:

"Los segundos se hacían horas; parecía fuera de toda posibilidad que ellos no nos vieran. Permanecí de pie junto a la Lewis apuntando hacia el fuerte cuando pasamos junto a uno; ésta no habría sido de mucha utilidad, pero le daba a uno confianza."

Pasaron a través de la cadena entre dos puntos y el ruido de los motores alertó de hecho a la guarnición. Sin embargo, los faros de los fuertes no se encendieron y los soldados bolcheviques no pudieron dañar a las lanchas con el esporádico fuego de fusilería que resonaba en mitad de la noche.

Entonces los botes comenzaron a virar en un amplio círculo, con las resplandecientes luces de Petrogrado a babor y la oscura masa de la isla de Kotlin a estribor. Una lancha, la *N.° 86*, tuvo problemas con el motor justo dentro de la cadena de fuertes y fue incapaz de seguir adelante; fue objeto de una auténtica lluvia de proyectiles mientras las otras lanchas se dirigían hacia el área de ataque.

En esta fase, sobre las 01,30 del 18 de agosto, comenzó una operación de diversión por parte de la RAF. Cowan disponía de ocho biplanos y los envió a bombardear el arsenal de Kronstadt poco antes de que las lanchas atacaran. Con sus repetidos ataques en picado consiguieron desviar la atención del enemigo, dejaron caer sus bombas de 50 kg sobre las instalaciones navales y ametrallaron los proyectores y las baterías costeras. La guarnición de Kronstadt apuntó sus focos hacia el cielo y abrió fuego con sus ametralladoras y cañones de tiro rápido de 47 mm. Ni los pilotos de la RAF ni los artilleros bolcheviques tenían experiencia en operaciones aéreas nocturnas y, si se tuviese en cuenta sólo el ataque aéreo, la incursión causó daños mínimos. Sin embargo, había obligado a la guarnición a permanecer a cubierto mientras las lanchas realizaban su fase de aproximación final.

Cuando las tres primeras lanchas se acercaron a la entrada del Puerto Central, disminuyeron el andar para reducir el ruido de sus motores y la visibilidad de las ondas de proa. El teniente Bremner, tras conseguir pasar sigilosamente junto al destructor de guardia *Gavriil* sin ser avistado, mantuvo en vigilancia el botalón defensivo de la entrada del puerto. Para sorpresa de los atacantes, ¡el botalón se había perdido! Las afortunadas tripulaciones de las lanchas aceleraron sus motores al máximo y se internaron en la base naval de Kronstadt.

Steele retiró rápidamente a su comandante, herido de muerte, y se puso al timón

La CMB *N.° 79* se dirigió directamente hacia el *Pamyat Azova*, que estaba amarrado junto al malecón central. Cuando la lancha comenzó a virar hacia la salida del puerto, lanzó un torpedo que alcanzó al buque depósito y estalló. El *Pamyat Azova* se escoró casi inmediatamente hacia estribor antes de hundirse en el fondo poco profundo del puerto de Kronstadt. La CMB *N.° 31* siguió a la *N.° 79* al interior del puerto y comenzó a realizar un viraje cerrado hacia babor para situarse en línea con el *Andrei Pervozvanni*. La *N.° 31* soltó sus dos torpedos, que alcanzaron a su blanco justo en la mitad, en el lado de babor, y le ocasionaron lo que se describió como "dos explosiones terroríficas"

El ataque sobre el *Pamyat Azova* y el *Andrei Pervozvanni* alertó a la guarnición de la presencia de las lanchas motoras. Los focos, que previamente se habían apuntado hacia el cielo, giraron ahora hacia el puerto y barrieron las aguas de un lado a otro, en busca de los incursores. Las ametralladoras y los cañones de 47 mm también se centraron en las aguas del puerto y la lenta cadencia de las Maxim fabricados por Putilov se mezcló con el tableteo nervioso de las Lewis británicas a medida que las baterías costeras y las lanchas intercambiaron sus disparos.

La CMB *N.° 88* comenzó a realizar su viraje tras la estela de la *N.° 31*. Tenía que efectuar un lanzamiento muy difícil, pues el *Petropavlovsk* estaba amarrado junto al *Andrei Pervozvanni* y sólo eran visible unos 45 m del casco del acorazado. A medida que Dayrell-Reed alineaba su lancha con la proa del *Petropavlovsk*, las baterías costeras lanzaron una lluvia de proyectiles sobre él, y una bala le alcanzó en la cabeza. Con su comandante caído sobre el timón, la *N.° 88* siguió virando hacia babor y rebasó su objetivo. El teniente Steele, que servía la ametralladora Lewis en la parte de popa se dio cuenta al instante de que algo andaba mal. Steele cambió rápidamente de lugar a su comandante, mortalmente herido, y se hizo cargo del timón. Una vez corregido el rumbo, lanzó los dos torpedos antes de parar uno de los motores



El ataque al puerto de Kronstadt fue planeado hasta el último detalle por Claude Dobson (arriba). Basado en la experiencia del teniente de navío Agar (derecha). Dobson realizó además varios vuelos de reconocimiento para situar los objetivos. Abajo: El guardiamarina John Hampsheir (izquierda) y el teniente de navío Gordon Steele (derecha), cuya rapidez ayudó a que la *N.° 88* alcanzase su objetivo con sus torpedos.





para virar más rápidamente y luego aceleró hacia la entrada del puerto. Steele escuchó, en primer lugar, las dos explosiones de los torpedos de la *N.° 31* y, luego, una tercera explosión. Había alcanzado el *Petropavlosk* directamente bajo su torre de proa, y la *N.° 88* estaba tan cerca que la pólvora de la carga explosiva se derramó sobre su popa. Mientras Steele aceleraba en retromarcha, echó un último vistazo por encima de su hombro para observar el resultado de su segundo torpedo: la explosión produjo una alta columna de llamas que iluminó toda la dársena.

Entretanto, fuera del Puerto Central, el segundo grupo de atacantes ya había llegado. La *N.° 24* se alineó para lanzar fácilmente sobre el *Gavriil*, pero el teniente Napier se quedó petrificado cuando vio que el torpedo pasaba por debajo del casco del destructor. El *Gavriil* abrió fuego inmediatamente y las baterías costeras, alertadas ya del peligro, comenzaron a concentrar todo el potencial de sus cañones sobre las frágiles lanchas. El fuego bolchevique fue brutal y un proyectil ligero alcanzó a la *N.° 24*, partiéndola en dos. La lancha de Agar, la *N.° 7*, maniobró hasta colocarse frente a la entrada del puerto militar, adyacente al Puerto Central. En su interior se encontraba una mezcolanza de remolcadores y patrulleras ligeras. El torpedo de Agar se dirigió hacia este grupo, amarrado justo en la entrada, donde explosionó y selló efectivamente la bocana. Entonces, la *N.° 7* se retiró al punto de encuentro en el Canal Sur.

Las dos últimas lanchas, las *N.° 72* y *N.° 62*, entraban para entonces en el Puerto Central. La *N.° 72* se alineó con el enorme dique seco de la esquina nordeste. Sin embargo, un proyectil de un cañón le destrozó parte del mecanismo de suelta del torpedo, por lo que no pudo activarlo. La *N.° 72* abandonó su misión y regresó hacia la cadena de fuertes del Canal Norte para rescatar a la *N.° 86* de su poco confortable posición bajo el fuego de las ametralladoras. La *N.° 62*, al mando del teniente Brade, entraba en el puerto cuando ocurrió el desastre.

Brade respondió al estilo de Nelson al atacar el *Gavriil* con sus dos torpedos

Cegado por los focos, Brade realizó una virada brusca en lugar de seguir de frente y colisionó con la *N.° 79* cuando ésta intentaba escapar del puerto. Las dos lanchas permanecieron trabadas una a la otra y, con una gran pericia, Brade logró sacar los restos de ambas fuera del puerto. Esto dio la oportunidad al teniente Bremner de transferir su tripulación a la *N.° 62* y destruir la *N.° 79* con cargas de algodón pólvora, después de trepar a salvo de la primera. Todo ello tuvo lugar a merced de los cañones del *Gavriil*, y la tripulación de éste abrió fuego sobre la cargada lancha. Los proyectiles silbaron a su alrededor de la pequeña embarcación y Brade respondió con el espíritu de Nelson al atacar al destructor con sus torpedos que, al igual que los de la *N.° 24*, pasaron de largo. Cuando un proyectil del destructor ruso alcanzó los motores de la *N.° 62*, la valiente tripulación y su lancha permanecieron paralizadas hasta que fueron hundidos a cañonazos. Los CMB *N.° 7, 31, 72, 86* y *88* regresaron a salvo a sus bases en Finlandia.

La operación fue un completo éxito y ninguna unidad importante de la Flota Bandera Roja del Báltico zarpó de Kronstadt durante el resto de 1919. Dobson y Steele fueron galardonados con la Cruz Victoria. Los propios bolcheviques reconocieron la valentía de la incursión (aunque proclamaron que había sido un acto de piratería digno de las hazañas de Drake y Hawkins), ya que los once cuerpos de los británicos muertos que se pudieron recobrar fueron enterrados con honores militares plenos.

LANCHAS COSTERAS

Antes de la I Guerra Mundial, la compañía Thornycroft había diseñado algunas embarcaciones con carácter experimental. En enero de 1916 el Almirantazgo encargó 12 unidades basadas en estos diseños para su empleo en incursiones de "dispara y corre" en el mar del Norte. Estas embarcaciones medían 12 m de eslora, desplazaban sólo cinco toneladas y su calado era únicamente de 76 cm. Impulsadas por un motor de gasolina que desarrollaba 250 hp, tenían una velocidad máxima de 24 nudos y llevaban una tripulación de tres hombres. El armamento se componía de dos o cuatro ametralladoras Lewis de 7,7 mm en montajes dobles y un único torpedo de 457 mm en la popa. Se construyeron 37 unidades de este tipo. Después de que las 12 primeras entraran en servicio, se encargaron modelos de mayor tamaño. Éstos medían 16 m de eslora y 91 cm de calado, y desplazaban 11 toneladas. Tenían dos hélices, frente a la única de las lanchas de 12 m. Se emplearon once tipos distintos de motor en las 80 lanchas construidas, con velocidades máximas de 34 a 42 nudos. Algunas se equiparon con un solo torpedo, mientras que otras tenían dos. Todas ellas montaban cuatro ametralladoras Lewis y podían llevar hasta cuatro cargas de profundidad. Estaban tripuladas por tres o cinco hombres. Ambos modelos tenían dos desventajas: carecían de retromarcha, lo que les restaba agilidad. Su maniobra de amarre asemejaba el amaraje de un avión: se reducía la velocidad mientras la lancha se acercaba al muelle hasta que, finalmente, se desconectaba el motor. La otra desventaja era la gran cantidad de espacio que necesitaban para maniobrar, debido a su alta velocidad. No se pudo disponer de este lujo en la restringida zona del astillero de Kronstadt. Actualmente se conserva la *N.° 4* de Augustus Agar en el *Imperial War Museum* de Duxford.



LOS *GREY'S SCOUTS*

Cuando comenzó la guerra de Rodesia el concepto de la infantería montada no era nuevo en el sur de África. La idea había funcionado bien durante los días de los comandos *Boers* en las guerras fronterizas sudafricanas, y se puede remontar a la era de la Columna de Pioneros. Durante el levantamiento de Matabele contra los colonos blancos en 1896, se formó una unidad montada en la ciudad de Bulawayo en torno a un núcleo de 23 jinetes expertos que, en palabras del legendario Frederick Selous, realizarían "un espléndido servicio en la vigilancia de rebeliones, bajo el nombre de *Grey's Scouts"*. Setenta y ocho años después resurgió la idea y se formó una Unidad de Infantería Montada a partir de un Equipo de Evaluación de Transporte Animal en la región montañosa de Inyanga, en la Rodesia oriental. Dirigidos y organizados por un grupo de entusiastas voluntarios, la idea del transporte animal se amplió a los términos de la infantería montada. Tras varias pruebas y demostraciones de exploradores montados en la guerra de Rodesia, se desplegó la unidad en setiembre de 1975. Tras varios éxitos, se acordó en julio de 1976 honrar a la unidad con el nombre de *Grey's Scout*, por sus famosos predecesores. Tras su nueva creación esta fuerza, única en su género, consiguió grandes logros, pero los éxitos iniciales quedaron finalmente ensombrecidos cuando la naturaleza de la lucha reveló que las fuerzas guerrilleras podían ser combatidas con más eficacia mediante los despliegues de comandos aerotransportados de la agresiva *Fire Force*, de la Infantería Ligera Rodesiana. En 1980 los *Grey's Scout* fueron disueltos tras la creación del estado de Zimbawe.

Arriba: La insignia de los *Grey's Scouts*

LOS *SCOUTS* AL GALOPE

Lanzados a caballo en pos del enemigo durante la campaña antiguerrilla de Rodesia, los *Grey's Scouts* rara vez se les escapa la presa.

Durante la guerra de Rodesia en los años setenta, un panfleto de reclutamiento militar describía a los *Grey's Scouts* como "una unidad de infantería montada, posiblemente única en la guerra moderna, que añade una nueva dimensión de movilidad al combate en terrenos inhóspitos. De cada hombre que se alista en ellos se espera que sea un jinete capaz con conocimientos básicos de equitación. La unidad lleva sus propios cirujanos veterinarios y herradores."

Los *Grey's Scouts* eran capaces de realizar una gran variedad de misiones, como reconocimientos operativos, incursiones, protecciones de flancos o patrullas de vigilancia. La unidad resultó también muy valiosa en operaciones psicológicas con la población local. Pero, por encima de todo, los *Grey's* sobresalieron en funciones de seguimiento cuando se les empleó para misiones antiguerrilla (AG).

La naturaleza de la guerra en Rodesia hizo que los *Grey's Scouts* tuvieran que acostumbrarse a pasar largos períodos de tiempo en zonas de monte ralo en su esfuerzo de detener el creciente problema de la guerrilla. Las patrullas en estas áreas a menudo se prolongaban hasta 10 días, seguidos por un corto período de descanso en un campamento base antes de emprender la siguiente salida.

Ya que otras unidades llevaban a cabo operaciones AG similares a pie, muchos soldados experimentados debieron sentirse tentados a ofrecerse voluntarios para pasar una "cómoda" temporada sobre la silla de montar. Pero cualquiera que haya estado a lomos de un caballo durante algún período de tiempo sabrá apreciar la dureza de aquellos hombres que formaron parte de los *Grey's Scouts*. El personal consistía en voluntarios llegados del servicio nacional, soldados del Ejército regular y del territorial. Se preferían los jinetes experimentados, pero en la práctica se consideraba que si uno cumplía los requisitos esenciales de un buen soldado, los problemas de equita-

Arriba: Patrulla al atardecer en mitad de la selva. Derecha, superior y centro: Jinetes y caballos formaban la unidad de seguimiento perfecta en la más pura tradición de los originales *Grey's Scouts*.



ción podrían resolverse sobre la marcha. Un voluntario considerado apto para el trabajo podía ser adiestrado para montar correctamente y recibir de modo competente lecciones suficientes. Esta teoría funcionaba muy bien.

La instrucción de los reclutas para los *Grey's Scouts* duraba unas 18 semanas y se realizaba en Inkomo, en las 3 000 hectáreas de la base de la unidad, justo al lado de la carretera principal Salisbury-Sinoia. Para sumarse al "galope de los *Grey's Scouts*", un recluta tenía que demostrar a sus instructores su potencial como jinete al aprobar un curso combinado de adiestramiento y selección. Durante y después de este entrenamiento, el soldado y su caballo permanecían juntos para que la afinidad creada entre ambos pudiese aprovecharse al máximo. Los *Grey's Scouts* formaban una unidad multirracial, una de tantas dentro de las Fuerzas de Seguridad. A finales de 1979 los *Grey's Scouts* eran unos 1 000 hombres y formaban un cuerpo especialmente orgulloso, como suele ocurrir con cualquier fuerza de combate irregular.

La insignia de los *Grey's Scouts* se caracterizaba por el cuerno curvo de la infantería ligera colocado debajo del busto de un caballo con brida de guerra: se consideró conveniente en la unidad honrar a sus fieles monturas de este modo. En 1978 un jefe de la unidad, el comandante Tony Stephens, explicaba así qué buscaban los *Grey's Scouts* en sus caballos:

"No queremos purasangres. Pierden condición demasiado deprisa y no son tan duros como los de raza cruzada. Nuestro ideal consiste en caballos de guerra cuya altura sea un poco más de 150 cm, anchos de pecho y de patas fuertes. Tampoco deben ser muy jóvenes. A partir de los cinco años ya tenemos caballos bien maduros y sensibles que responden con más rapidez ante los sonidos del combate y que son capaces de aguantar una operación de diez días sin ser reabastecidos."

Pero la misión de rastrear guerrilleros implicaba recorrer muchos kilómetros campo a través, y un soldado de los *Grey's Scouts* tenía que viajar a veces más de 80 km en un sólo día. Cada hombre tenía que asegurarse de llevar la suficiente provisión de agua y comida. Esta última consistía en paquetes reglamentarios con raciones para 24 horas, pero los sensatos seleccionaban su carga a fin de descartar las latas más grandes y pesadas y conservar los paquetes de alimentos deshidratados, más ligeros. Para sustituir las raciones enlatadas, muchos soldados llevaban una provisión liberal de trozos de carne secados al sol llamados *biltong*. Estos sabrosos bocados, ricos en proteínas, pesaban muy poco y eran ideales para comer mientras se cabalgaba. La disminución de peso en las raciones permitía uno o dos lujos, tales como una manta extra o una muda de repuesto. Pero lo más importante es que permitía un aumento de la munición. Un fusilero podía gastar media docena de cargadores en un espacio de tiempo muy corto y verse en una situación embarazosa y potencialmente mortal. El poco peso ahorrado por cada lata de vaca en conserva abandonada antes de una patrulla, se podía aprovechar con unos cuantos cartuchos de munición de 7,62 mm.

Para mantener las condiciones necesarias para el transporte de sus pesadas cargas, cada montura tenía que recibir los mejores cuidados y atenciones posibles. Para el caballo, la logística en el campo solía ser bastante simple y llana, y el paisaje ofrecía agua y pasto suficiente. En los pocos casos en los que no se disponía de forraje, una bolsa llena de "bolas para caballos" altamente nutritivas, de fabricación local, era suficiente para la duración de una patrulla normal. Aunque un caballo ordinario requería unos 45 litros de agua por día, le bastaba con beber sólo dos veces cada día. Las ventajas obvias de todo esto hacían que los *Grey's Scouts* no se viesen obligados a permanecer cerca del agua, lo que les habría hecho vulnerables a las emboscadas.

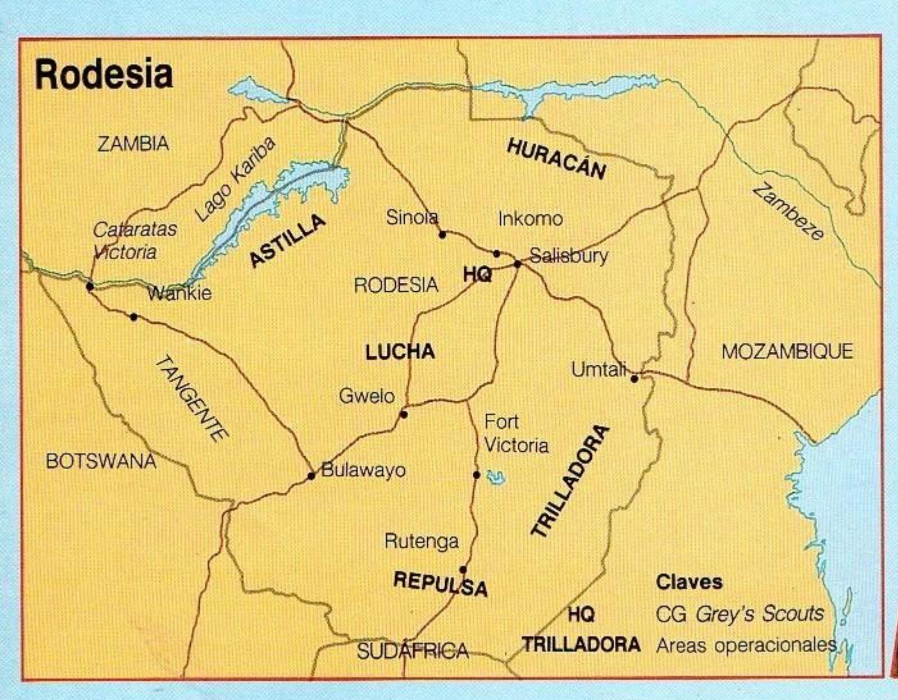
Los *Grey's Scouts* eran tan autosuficientes fuera de las zonas salvajes como en las operaciones reales. Los herradores, hombres que cuidaban el calzado de los caballos, casi habían desaparecido de los ejércitos modernos, pero los *Grey's Scouts* tenían los suyos propios, que desempeñaron un papel vital en la unidad a la hora de hacer que las patrullas pudieran pasar de terreno blando a otro duro al momento sin que los caballos cojeasen. Se puso a prueba una gran cantidad de diseños antes de que los rodesianos diesen con la herradura ideal y, a partir de entonces, se calzaba cada caballo una vez al mes.

En una entrevista, el comandante Stephens explicó otro aspecto esencial en sus actuaciones:

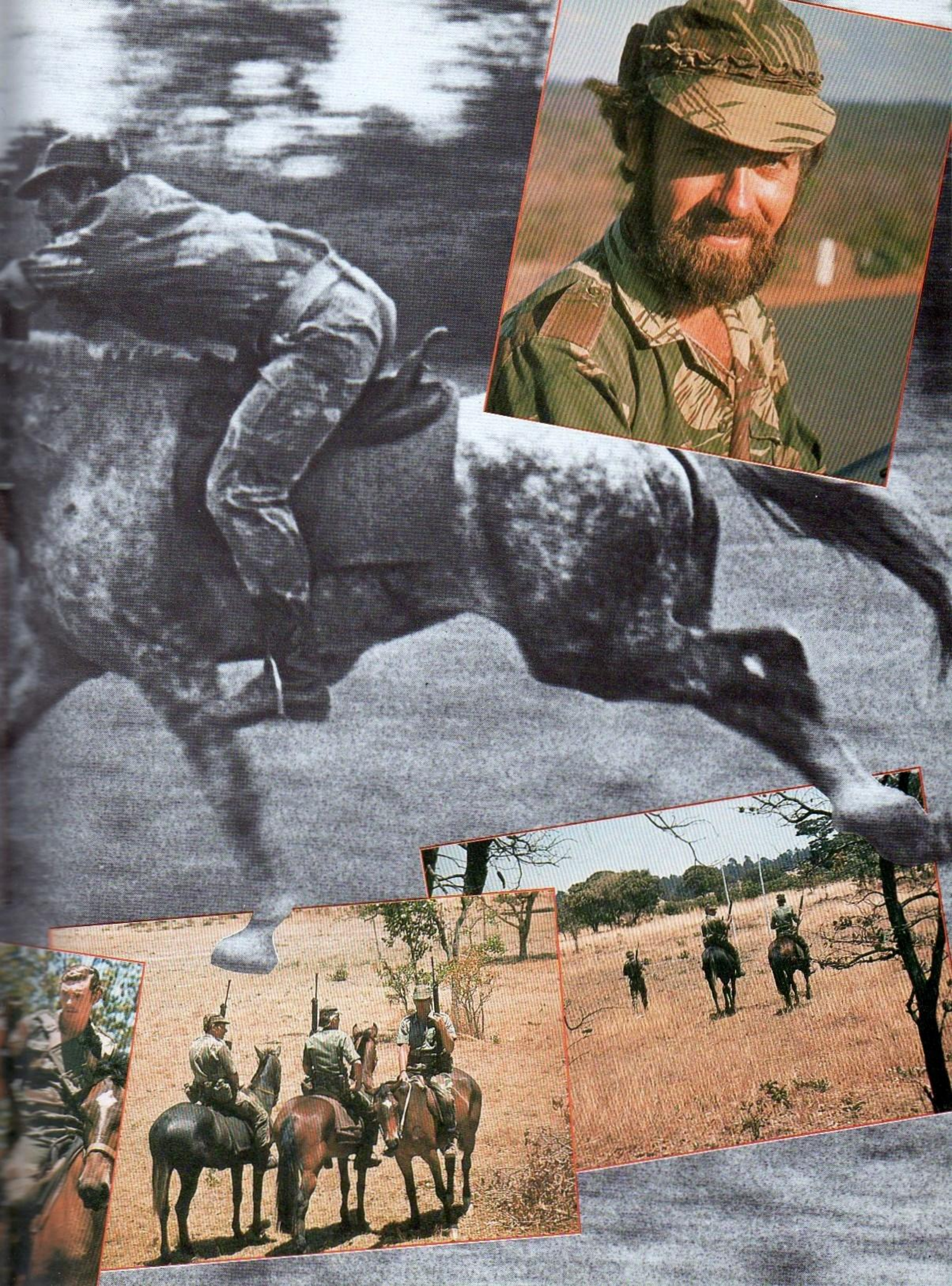


Abajo: Un *Grey's Scouts* practica el tiro desde su montura a pleno galope. Sin embargo, durante las operaciones, los *Grey's Scouts* actuaban como infantería montada y rara vez lo hacían de una plataforma tan precaria. Extremo derecho: Retrato de un *Grey's Scouts*.

Inferior: Con su fusil FN a la cadera, un *Grey's Scouts*, recibe órdenes antes de partir para una patrulla. Sobre sus caballos (debajo, centro y derecha), los *Grey's Scouts* eran capaces de patrullar amplias zonas y seguir cualquier rastro de movimiento enemigo con más eficacia que los soldados de a pie.







"Con la ayuda de la ciencia veterinaria moderna ha sido posible mantener las enfermedades al mínimo, y en algunos casos, actuar en territorios en los que los caballos no podrían haber sobrevivido hace años. Los oficiales veterinarios, principalmente aquellos procedentes del Ejército territorial, se han lanzado a un intenso programa de investigación destinado a mejorar la salud y el uso de los caballos en campaña. Estos estudios incluyen análisis de sangre que constituyen un sistema de control antes de que un caballo sea enviado a operaciones. Se toma una muestra de cada animal y el nivel de hemoglobina de la sangre determina si éste no sólo está capacitado o no, sino también si es o no clínicamente apto y no padece de algún parásito interno como el gusano, que podría menguar su eficacia operacional. Desde que comenzó este programa, la proporción de 'averías' en las operaciones ha sido mínima."

Gran parte de la talabartería era fabricada por los artesanos de la unidad, cumpliendo así un servicio que, de otro modo, hubiera sido costosísimo, y existía también una sección de transporte propia. Se empleaban remolques especialmente adaptados para llevar el ganado a las zonas de despliegue. Talleres totalmente equipados, una escuela de montar interna y grandes zonas para pastar completaban las instalaciones de la base de los *Grey's Scouts*.

A mediados de los años setenta, Rodesia había sido dividida en seis áreas operacionales con los nombres claves de "Astilla", "Tangente", "Huracán", "Trilladora", "Repulsa" y "Lucha". Tras su transporte en un convoy de vehículos hacia un campamento base temporal, se enviaba a los *Grey's Scouts* a cubrir su sección correspondiente en una zona de guerra concreta. Algunos soldados, sobre todo los de las agresivas unidades *Fire Force* de la Infantería Ligera Rodesiana (RLI), estuvieron constantemente en el centro de la batalla hasta el final de la guerra. Pero debido a que los *Grey's Scouts* no eran tropas de asalto, los contactos reales con el enemigo no fueron tan frecuentes como hubieran querido sus hombres. Tanto la RLI como los *Grey's* tenían que depender de las informaciones que situaban la actividad guerrillera en una área concreta, pero mientras la RLI era enviada inmediatamente al lugar en helicópteros o lanzada en paracaídas desde aviones C-47, los *Grey's Scouts* tenían que confiar en su propia habilidad para seguir el rastro del enemigo, a través de aquellas tierras salvajes, para establecer contacto con él o bien perder dicho rastro, un trabajo a menudo tedioso y frustrante.

Sin embargo, esta tarea no estaba exenta de peligros. Un ex miembro de los *Grey's* narró al autor de este artículo su experiencia en una de tales operaciones de seguimiento.

Su unidad había sido enviada tras un grupo de guerrilleros a una parte del país especialmente inhóspita, donde la maleza era tan espesa que no pasó mucho tiempo antes de que el soldado se encontrase perdido del resto de sus compañeros. Sabía que los guerrilleros no estaban muy lejos y, por ello, no es difícil imaginar el estado de ánimo del desafortunado *Scouts*. A la busca desesperada de su gente, cabalgó y se adentró cada vez más en aquella zona, donde pronto se desorientó. A pesar de verse reducido a una situación potencialmente azarosa, el soldado se negó a sucumbir al miedo que evidentemente sentía y, decidido a localizar al resto de la tropa, continuó su solitario camino y recobró su rastro donde le fue posible. Pasados tres días, sus compañeros lo encontraron en perfecto estado, a excepción de sus destrozados nervios. Si hubiera conocido la seriedad del trance en que se había encontrado en aquel momento, es dudoso que hubiese conservado su calma relativa frente a la situación. Se supo después que los *Scouts* lo habían encontrado finalmente tras el rastro de su presa original, los guerrilleros. Éstos, a su vez, habían rastreado al solitario jinete, quien no era consciente de que los guiaba a todos en una trayectoria en espiral. El hecho de que fuera a caballo fue lo que indudablemente salvó su vida. La velocidad adicional que proporciona el animal era precisamente una de las ventajas más evidentes de servir en una unidad montada. El segundo al mando de los *Scouts*, el comandante Williams, dijo en cierta ocasión: "Hay

Derecha: Sobre la pista del enemigo. Un par de *Grey's Scouts* avanzan a pleno galope. Abajo: Una patrulla rastrea al enemigo a través de zonas inhóspitas. Una de las principales ventajas de las patrullas a caballo era que los *Grey's* podían llevar hasta 60 kg de pertrechos y munición, y eran autosuficientes en campaña.



que montar junto a los *Grey's Scouts* en una de sus patrullas para apreciar plenamente la tremenda movilidad que suministran los caballos... ¡no hay modo alguno de que un guerrillero gane terreno a un elemento de los *Grey's Scout*!"

Otra ventaja evidente de realizar operaciones montadas, frente a las convencionales patrullas a pie, reside en el factor peso. El soldado de a pie tenía que cubrir a menudo largas distancias cargado con una incómoda mochila mientras se las ingeniaba para permenecer fresco y en forma para el combate durante toda la patrulla. Un *Grey's Scouts*, en cambio, no llevaba ni su propio equipo. Éste se distribuía sobre su montura. El soldado sólo tenía que llevar su cinturón bien provisto de munición para la fase inicial de un contacto. Por supuesto, su fusil siempre estaba listo y a mano.

Una ventaja adicional era la altura extra de que disponía el jinete. Un soldado de a pie en busca de un guerrillero en medio de una espesa maleza tenía que andar con su visibilidad reducida a unos pocos metros y esperar que los primeros disparos anunciasen el contacto. Si él no era el blanco inicial, podía ponerse a cubierto y devolver los disparos, ¡suponiendo que supiese dónde estaba el enemigo! También podía andar agachado, escudriñando a través del matorral más denso y pegado al suelo con la esperanza de poder echar un vistazo al enemigo. Si era lo bastante alto, un soldado también podía otear por encima del matorral, pero al hacerlo presentaba un buen blanco a la guerrilla. Sin embargo, un soldado montado encima de un caballo contaba con la ventaja de unos 120 cm de altura adicional y su campo de visión se multiplicaba así por diez. También es verdad que un jinete constituía un blanco más bien grande, pero los movimientos podían ser tan rápidos y el curso tan errático que pocos caballos fueron alcanzados.

Cuando se tenían en cuenta todos estos factores, surgía una fuerza de combate de considerable potencial. Como testimonio de la eficacia de la unidad está el hecho de que, en un período concreto de tres semanas, los *Grey's Scouts* dieron cuenta de 51 guerrilleros frente a la pérdida de sólo dos hombres.

Desplegados a lo largo del frente del Este ante fuerzas superiores, los pilotos de la JG 52 establecieron un fabuloso palmarés de combate.

La *Jagdgeschwader* (ala de caza) 52 terminó la Segunda Guerra Mundial como la unidad de caza de la *Luftwaffe* que consiguió mayores triunfos, con un total de unas 10 000 victorias aéreas reclamadas en su haber. Cinco de los primeros diez ases de la *Luftwaffe* sirvieron en esta unidad, incluidos los tres primeros: los comandantes Erich Hartmann, con 352 victorias; Gerhard Barkhorn, con 301; y Günther Rall, con 275. Más de 30 de los principales pilotos de caza de la unidad superaron las cien victorias. Asimismo, la JG 52 desplegó a algunos de los pilotos más espectaculares y eficaces y, entre ellos, establecieron un palmarés de combate magnífico y sin precedentes que no ha sido igualado hasta ahora por ninguna formación de caza de tamaño comparable.

El tercer *Gruppe* (III/JG 52), en la primavera de 1941, estaba estacionado en Rumanía y era responsable de la defensa de las vitales instalaciones petrolíferas de Ploesti, mientras que el resto de la *Jagdgeschwader* al mando del *kommodore* comandante Has Trübenbach, le seguiría poco tiempo después hacia Europa Oriental, en preparación para el asalto sobre la Unión Soviética.

El 22 de junio de 1941, el II/JG 52, que operaba desde Suwalki, en Polonia, llevó a cabo una serie de misiones de ataque al suelo y sus cazas se lanzaron sobre el territorio soviético sin encontrar ninguna oposición aérea. Todavía no hemos visto a ningún ruso en el aire", anotó al día siguiente el *leutnant* (alférez) Heinz Knoke del 6.° *Staffel*. "Hasta el atardecer no se informó de encuentros con los 'Ratas' (Polikarpov I-16). Posteriormente los camaradas del



4.° *Staffel* nos contaron de un combate con cazas soviéticos cerca de Grodno. Observaron la primitiva técnica de vuelo de los *Iván*. Sus aviones eran lentos, pero sorprendentemente maniobrables." Ese mismo mes el III *Gruppe* comenzó a interceptar sobre el Mar Negro bombarderos soviéticos sin escolta que se dirigían a atacar las instalaciones petrolíferas rumanas. En sólo cinco días los pilotos alemanes reclamaron un total de 50 aviones enemigos destruidos. Al igual que los cazas soviéticos encontrados por el II *Gruppe*, estos bombarderos demostraban una preparación táctica muy pobre y caían fácilmente en manos de los Bf 109E. En palabras de Günther Rall, "como no tienen escolta de caza, es muy fácil."

En agosto de 1941, el III *Gruppe* comenzó a realizar operaciones ofensivas en apoyo del avance de los ejércitos alemanes en el sector sur del frente del Este. En este momento favorable para la unidad comenzó la carrera operacional del *leutnant* Hermann Graf, de 28 años, ya que anteriormente había servido sólo como instructor de vuelo. Su ascensión a la fama fue meteórica, pues en poco más de un año se convirtió en el primer as de la *Luftwaffe* en conseguir las 200 victorias. En octubre de 1941 Graf tomó el mando del 9/JG 52, el *Staffel Karaya* (novio), que tenía como emblema un corazón rojo atravesado por una flecha. En enero de 1942 la cifra personal de victorias de Graf era de 42 y, por su notable progreso en los combates aéreos, fue condecorado con la Cruz de Caballero. Cierta cantidad de pilotos noveles aprendieron bajo la tutela de Graf en el 9.° *Staffel*, entre ellos el *oberfeldwebel* (sargento primero) Heinrich Füllgrabe (65 victorias), el *feldwebel* (sargento) Alfred Grislawski (133), el *oberfeldwebel* Leopold Steinbatz (punto del propio Graf, con 99 victorias) y el *oberfeldwebel* Ernst Suss (70).

Las altísimas cifras de derribos reclamados por los pilotos de la *Luftwaffe* que operaron en el frente del Este contrastan con las mucho más modestas logradas por los mayores ases británicos y norteamericanos de la Segunda Guerra Mundial. Esto se debió en parte a la práctica alemana de mantener a sus pilotos en combate casi indefinidamente, mientras que los Aliados practicaron un sistema en el que se regulaban cuidadosamente los turnos de servicio en primera línea. Además, las oportunidades de lograr una mayor cantidad de derribos eran más altas en el frente del Este, como el propio Rall testificó:

"Las tácticas eran diferentes en la URSS. Los pilotos soviéticos volaban en grandes formaciones. Y al comienzo de la guerra, nosotros teníamos mucha más experiencia y era muy fácil. Posteriormente se convertiría en un trabajo más difícil. Ellos no tenían la iniciativa individual de los pilotos con quienes combatimos en el frente Occidental, pero los regimientos de la Guardia Bandera Roja eran buenos."

Aunque los pilotos de la JG 52 se enfrentaban a una oposición mucho más fácil que la de sus colegas de la *Luftwaffe* del frente Occidental, ninguno de ellos entraba en combate sin saber que en caso de ser capturado su destino más favorable sería la de ser



A pesar de ser uno de los ídolos de la maquinaria propagandística nazi, el *oberst* Hermann Graf (abajo) consiguió el respeto de sus colegas como gran piloto de caza que era y como un jefe muy preparado. Derecha: El comandante Erich Hartmann.

JG 52



Aviones Il-2 Shturmovik soviéticos patrullan las estepas heladas del frente del Este (extremo izquierdo). Abajo: Un Messerschmitt Bf 109 en vuelo.

Abajo, izquierda: Hans Marseille se convirtió en el piloto alemán con mayor número de derribos en el frente occidental.



EL ORGULLO DE LA *LUFTWAFFE*

El I *Gruppe* de la *Jagdgeschwader* 52 se formó en agosto de 1939 como unidad de cazas monoplaza equipada con Messerschmitt Bf 109E. Cuando comenzó el asalto alemán a Occidente, en la primavera de 1940, se completaron los efectivos de la JG 52 con tres *Gruppen* de Bf 109E. Enviada a la costa del Canal en julio de 1940, la unidad quedó al mando del *Jagdfliegerführer* 2, *Oberst* Theo Osterkamp. Durante la batalla de Inglaterra, la suerte de la JG 52 fue desigual. El inexperto III *Gruppe*, en particular, sufrió numerosas pérdidas durante las batallas por los convoyes en julio, entre ellas el *Gruppenkommandeur*, *Haptmann* Wolf von Houwald, y a un *Staffelkapitän* el día 24 y otro más al día siguiente. Fue tal la dureza con que la RAF diezmó al III *Gruppe* que éste fue retirado a Alemania para reequiparlo. El comandante Günther Rall, que sirvió con el desgraciado III *Gruppe* durante este período, dijo que "en la batalla de Inglaterra los de la 52 éramos muy inexpertos... en verdad, desperdiciamos nuestros cazas. No tuvimos bastante para empezar y los empleamos de modo equivocado." El I *Gruppe* de la *Geschwader* fue un poco más afortunado, pues logró destruir 72 aparatos de la RAF, frente a la pérdida de 26 de sus pilotos. Arriba: El broche de cualificación de los pilotos de interceptadores diurnos de la *Luftwaffe*.

encarcelado en condiciones extremadamente severas. Como consecuencia del cambio de fortuna de los ejércitos alemanes en el frente del Este, la *Jagdgeschwader* se vio obligada a operar desde bases donde el alojamiento era invariablemente espartano y en las que las improvisadas pistas estaban a merced del duro clima del país.

Increíblemente, el único respiro de las misiones de combate que los pilotos de la *Luftwaffe* podían esperar eran los períodos que pasaban en el hospital para recuperarse de heridas o enfermedades. En noviembre de 1941, la carrera de Rall casi termina bruscamente debido a las graves heridas recibidas durante un feroz combate aéreo sostenido entre Rostov y Tangarog, en el sur de Ucrania. Tras derribar a un avión soviético, su 36.ª victoria, Rall sufrió un ataque por sorpresa de otro avión enemigo y se vio forzado a descender en su averiado Bf 109E e intentar un aterrizaje de emergencia tras las líneas alemanas. Rall, paralizado, fue sacado de los restos de su caza y los médicos descubrieron que su espalda estaba rota en tres lugares. Se le dijo que nunca más volaría, pero Rall se sobrepuso, logró reponerse, y en agosto de 1942, regresa al III/JG 52 en la URSS. A pesar de los nueve meses que se vio apartado del combate, Rall recuperó enseguida su forma y en noviembre de 1942 obtuvo su 100.ª victoria. Al final de la guerra, había realizado más de 800 misiones de combate con 275 derribos en su haber.

"Vi fuego bajo el capó del motor de mi avión. No había mucho tiempo para pensar"

Sin embargo, no todos sus compañeros obtuvieron su mayor número de victorias durante los primeros años de la guerra contra la Unión Soviética, cuando las condiciones eran comparativamente fáciles. Tras las batallas del Kubán, en la primavera de 1943, se observó una marcada mejoría de las capacidades de la fuerza de caza soviética. Las cantidades incesantes de aviones llegados bajo la Ley de Préstamo y Arriendo, y sobre todo la construcción de cazas soviéticos mucho más eficaces, incrementaron la calidad de la oposición aérea y la ventaja de los pilotos de la *Luftwaffwe* disminuyó paulatinamente. El mayor as alemán, Erich Hartmann, que sólo había obtenido once de sus 352 victorias definitivas a finales de abril

Abajo: Los Messerschmitt Bf 109E del III *Gruppe* de la JG 52 y sus pilotos dispuestos a despegar, en defensa de las instalaciones petrolíferas de Ploesti. Izquierda: El orgullo del II *Gruppe* y uno de los pilotos más formidables de caza de la *Luftwaffe*, el comandante Gerhard Barkhorn, luce la codiciada Cruz de Caballero. Barkhorn terminó la guerra con 301 victorias aéreas en su haber. Abajo: Un miembro del personal de tierra de la JG 52 acaba de revisar el avión de Barkhorn.

de 1943, llegó a volar hasta cuatro misiones diarias. Los combates eran muy frecuentes, y en abril de 1944 ya había conseguido alcanzar las 200 victorias.

A mediados de 1943 los pilotos alemanes se enfrentaron, a veces, a desproporciones numéricas de hasta 30 a 1, aunque tales desventajas a menudo proporcionaban la oportunidad de realizar notables hazañas. Así, por ejemplo, Hartmann consiguió cuatro victorias el 5 de julio de 1943, en plena batalla de Kursk, siete el 7 de julio y cuatro más al día siguiente. En la mejor tradición de la *Luftwaffe*, estos logros fueron superados por otros dos pilotos de la JG 52. El *hauptmann* (capitán) Johannes Wiese reclamó no menos de doce derribos el 5 de julio, a pesar de aterrizar en emergencia cinco veces durante el combate. El *oberleutnant* (teniente) Walter Krupinski le siguió muy de cerca con once derribos. El bullicioso y temerario Kruspinski, apodado "Graf (conde) Punski" por su gran amor a la buena vida, terminaría la guerra con 197 victorias.

Uno de los aviones soviéticos más difíciles de derribar era el fuertemente blindado Ilyushin Il-2 Shturmovik, tal y como lo cuenta el propio Hartmann:

"Nuestra posición era situarnos detrás y arriba de nuestros enemigos. Nosotros... atacábamos en un picado pronunciado, disparando a través de los cazas y atacábamos a los bombarderos. Yo me ocupé del avión de la izquierda, al que me acerqué muy rápido y sobre el que abrí fuego a dos o tres centenares de metros. Vi numerosos impactos, pero las balas y los proyectiles rebotaban en el Il-2. Las pesadas planchas de blindaje de estos aparatos resistían incluso los impactos de los proyectiles de 20 mm.

"Comencé mi segundo ataque sobre el mismo aparato, con un pronunciado picado desde atrás y arriba. Esta vez me acerqué incluso más que antes para abrir fuego. ¡Un impacto en el sistema de aceite! El Il-2 vomitó nubes de humo negro seguidas rápidamente por crecientes llamaradas. El fue-



La ofensiva estival alemana de 1942 se detuvo en el Cáucaso y en Stalingrado. El invierno de 1942-43 fue testigo de un dramático revés en el frente del Este, cuando los invasores alemanes retrocedieron a través del Don. Los esfuerzos alemanes por eliminar el saliente de Kursk resultaron un fracaso y, a partir de entonces, los soviéticos avanzaron hacia Alemania.

go recorría toda la parte inferior del fuselaje. Esta vez estaba solo, debido a que se había salido de la formación e intentaba escapar hacia el este.

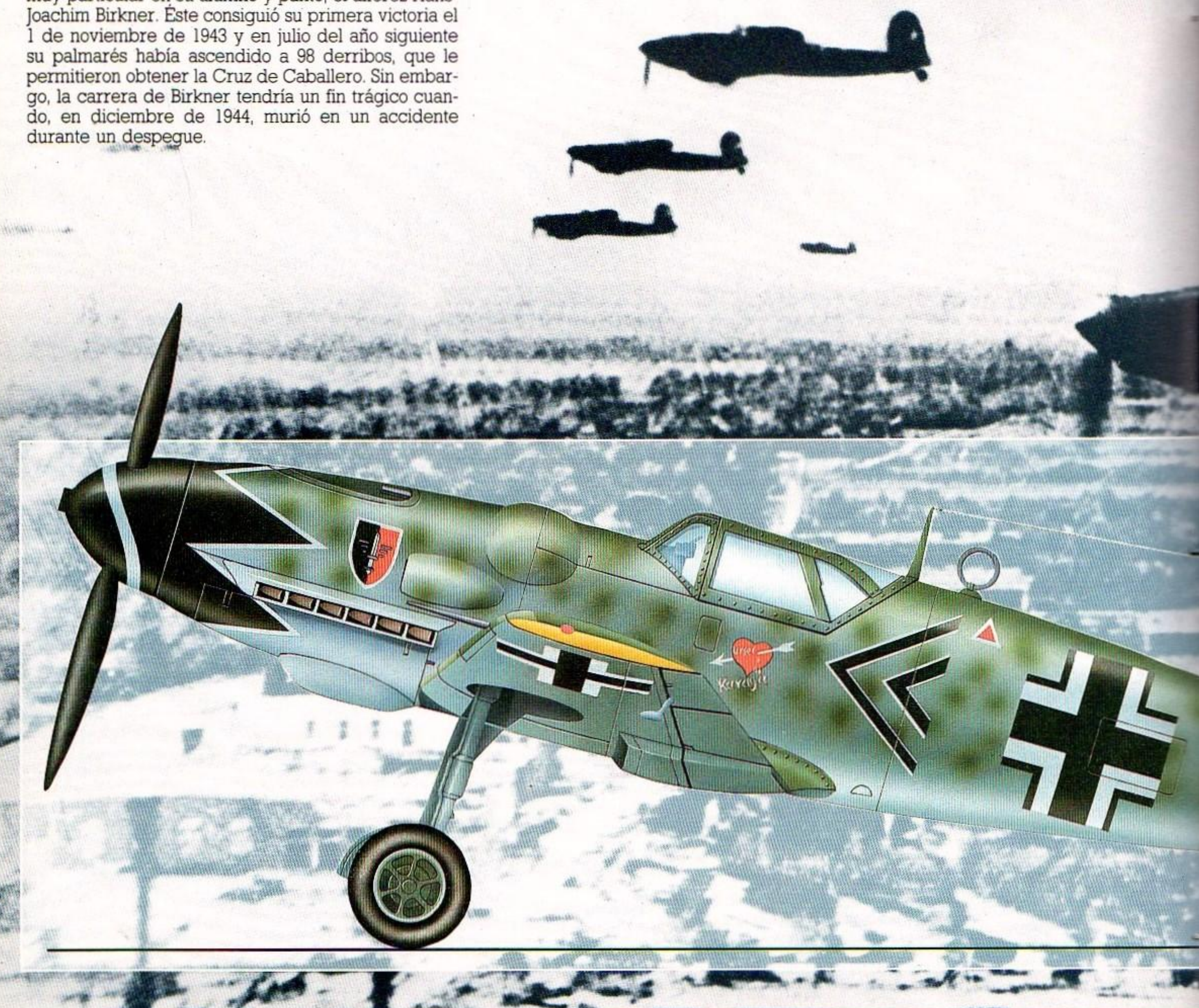
"Todavía me encontraba detrás de él y ambos bajábamos en picado. Entonces hubo una explosión bajo su ala y, simultáneamente, otra en mi propio aparato. La cabina se me llenó de humo negro y pude observar llamas bajo el capó del motor. No había mucho tiempo para pensar.

"Decidí dejarlo correr. Mi altitud era muy poca, aunque aún estaba tras las líneas alemanas. En cuestión de segundos y en rápida sucesión, quité potencia, cerré el sistema de combustible y corté el encendido. Justo a tiempo. Aterrizé con la panza sobre un campo, rodeado de una enorme nube de polvo y suciedad que rápidamente extinguió el incendio. Justo cuando salía a trompicones de la cabina observé como mi primera victoria se estrellaba ruidosamente a tres kilómetros de distancia."

En setiembre de 1943, tras seguir los pasos de Graf, Hartmann se convirtió en *staffelkapitän* del 9/JG 52, el *Staffel Karaya*. Al mes siguiente obtuvo su 150.ª victoria y fue condecorado con la Cruz de Caballero. Al igual que en su momento Graf, Hartmann estaba decidido a promover cada nuevo talento que surgiese entre los pilotos a su mando y encontró un adepto muy particular en su alumno y punto, el alférez Hans-Joachim Birkner. Éste consiguió su primera victoria el 1 de noviembre de 1943 y en julio del año siguiente su palmarés había ascendido a 98 derribos, que le permitieron obtener la Cruz de Caballero. Sin embargo, la carrera de Birkner tendría un fin trágico cuando, en diciembre de 1944, murió en un accidente durante un despegue.

Hartmann desarrolló una técnica de combate especialmente adecuada para las condiciones del frente del Este en los últimos años de la guerra. Acentuó en sus pilotos la necesidad de sopesar la situación táctica antes de realizar un ataque, es decir, buscar siempre poner al enemigo en desventaja. Le gustaban especialmente los ataques en picado sobre sus víctimas desde arriba y por la cola, para acercarse hasta una distancia mínima antes de dispararles. "Abro fuego sólo cuando todo el parabrisas se llena con el aparato enemigo", recalcaba. "Mientras más lejos te encuentres del enemigo, menos impacto y penetración tienen tus proyectiles". Hartmann evitaba, siempre que podía, el combate aéreo cerrado.

Esta cautelosa aproximación al combate aéreo, similar a la filosofía del gran as de la Primera Guerra Mundial, Manfred von Richthofen, llevó a Hartmann a terminar la guerra ileso, aunque se vio obligado a abandonar su aparato en 16 ocasiones. Una de éstas fue capturado por soldados soviéticos, pero fingió estar herido y fue capaz de escapar y reunirse con su unidad. Su amigo y rival, Gerhard Barkhorn, fue menos afortunado. Fue herido dos veces durante su carrera bélica, que sumó más de 1 100 misiones. Ni Barkhorn fue tan reacio a los combates aéreos cerrados: en un memorable duelo aéreo con un LaGG-3, en



Inferior: El Bf 109K del comandante Erich Hartmann. Estaba armado con un cañón de 30 mm y dos ametralladoras de 15 mm, con opción de cañones o cohetes subalares. Debajo de la cabina aparece el corazón rojo del *Staffel Karaya*, al que los pilotos solían añadir los nombres de sus mujeres o novias. En la cola lleva pintadas las victorias conseguidas, más de 300. Abajo: Una formación de Shturmovik soviéticos, más conocidos como "carros de combate voladores", en vuelo a baja cota.

el que ambos aviones se persiguieron durante casi 40 minutos, los dos pilotos se vieron obligados a realizar maniobras muy violentas, antes de que el encuentro terminara finalmente en tablas.

La carrera del sexto as de la *Luftwaffe*, el comandante Wilhelm Batz, fue quizá más notable por su comienzo extremadamente pausado. Batz, piloto de la *Luftwaffe* ya antes de la guerra, sirvió como instructor de vuelo entre 1937 y finales de 1942, y atesoró un total de 5 000 horas de vuelo. Por tanto, cuando fue destacado a la JG 52, en diciembre de 1942, era con mucho mejor piloto que la mayoría de sus compañeros. Sin embargo, el éxito en el combate le eludía constantemente y sólo obtuvo su primera victoria en marzo de 1943. Incluso en la primavera de 1944 sólo había dado cuenta de 15 oponentes. "Yo era un buen ayudante, pero un mal cazador", afirmaba el propio Batz al referirse a ese período. El ascenso a *staffelkapitän* en mayo de 1943 y luego a *kommandeur* del III/JG 52 un año más tarde se debieron más a su edad que en razón a su palmarés en combate. Sin embargo, a mediados de 1944 Batz encontró finalmente su propia forma y comenzó a sumar victorias a un ritmo impresionante en un período de tiempo muy corto. Durante el verano de 1944 comenzó a reclamar una cifra de dos o tres derribos cada día y, en una ocasión, abatió nada menos que a 16 aparatos enemigos. La cifra final fue de 237 derribos.

A comienzos de 1944, las incesantes demandas de las unidades de defensa territorial de Alemania habían mermado considerablemente las fuerzas de caza que operaban en la Unión Soviética. La *Luftwaffe*, con sus recursos relativamente limitados, se vio obligada a cubrir un amplísimo frente, debilitado ante las contraofensivas soviéticas. Las unidades se veían forzadas a mudarse de bases frecuentemente en respuesta al rápido cambio de las demandas tácticas. Durante los primeros cinco meses de 1944 el III/JG 52 llegó a operar desde 14 aeródromos diferentes. En abril de 1944 tanto Rall como Krupinski dejaron la JG 52 para incorporarse a unidades de defensa territorial en Alemania. El inexorable avance de las fuerzas soviéticas ejerció una férrea presión sobre los elementos de caza alemanes. Los Bf 109G de la JG 52 cubrieron la evacuación final de Crimea en mayo de 1944 y, luego, tras abandonar los equipos de radio y parte del blindaje, llevaron cada uno a dos hombres del personal de tierra a salvo de la sitiada península. A finales de ese mismo mes la JG 52 combatía contra los bombarderos y los cazas de escolta de la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército norteamericano sobre



ERICH HARTMANN

Nacido en Weissach, Wurttemberg, el 19 de abril de 1922, Erich Hartmann (abajo, izquierda) pilotaba ya veleros a la edad de 14 años. Se alistó en la *Luftftwaffe* en octubre de 1940 y, tras graduarse como *Leutnant*, se le destinó al entrenamiento de pilotos de caza en la *Jagdfliegerschule* 2, en Zerbst-Anhalt. La primera inclusión de Hartmann en una unidad operacional fue en octubre de 1942, cuando se unió al 7.° *Staffel* del III/G 52 en el frente del Este. Su *Gruppenkommandeur* fue el comandante Hubertus von Bonin, un veterano de la Legión Cóndor en España, y entre sus colegas estuvieron ases tan destacados como el *Leutnant* Edmund Rossman (93 victorias) y el *Oberleutnant* Josef Zwernemannn (126). Su aspecto juvenil de veinteañero mereció a Hartmann el mote de *"Bubi"* (muchacho), pero rápidamente demostraría su pavorosa capacidad como piloto de caza. Consiguió su primera victoria el 5 de noviembre de 1942, y en abril de 1943 ya se le consideraba lo suficientemente experimentado como para dirigir una *Rotte* de dos cazas. El 3 de agosto logró su 50.ª victoria y al mes siguiente se le nombró *Staffelkapitän* del 9/JG 52. En octubre de 1943 se produjo la 150.ª victoria de Hartmann a quien se condecoró con la Cruz de Caballero. Su número de derribos creció sin parar y en agosto de 1944 superaba ya los 300. En noviembre de 1944 Hartmann fue ascendido a *Gruppenkommandeur* del I/JG 52 y al final de las hostilidades reclamaba la destrucción de 352 aviones enemigos, la cifra más alta alcanzada por piloto de caza alguno. Hartmann pasó después nueve años en prisión en la Unión Soviética y, tras su liberación, sirvió en la *Luftwaffe* de la República Federal de Alemania y se retiró como *Oberst* (coronel) en 1973.



Derecha: Un Messershmitt Bf 109 vira en persecución del enemigo. Abajo, derecha: El *oberstleutnant* Helmut Bennemann, que sirvió con el I/JG 52 desde junio de 1940 hasta octubre de 1943, época en la que ascendió a comandante del *Gruppe*. Después de esto, mandó la JG 53 en operaciones de defensa territorial y terminó la guerra con 92 victorias en su haber.

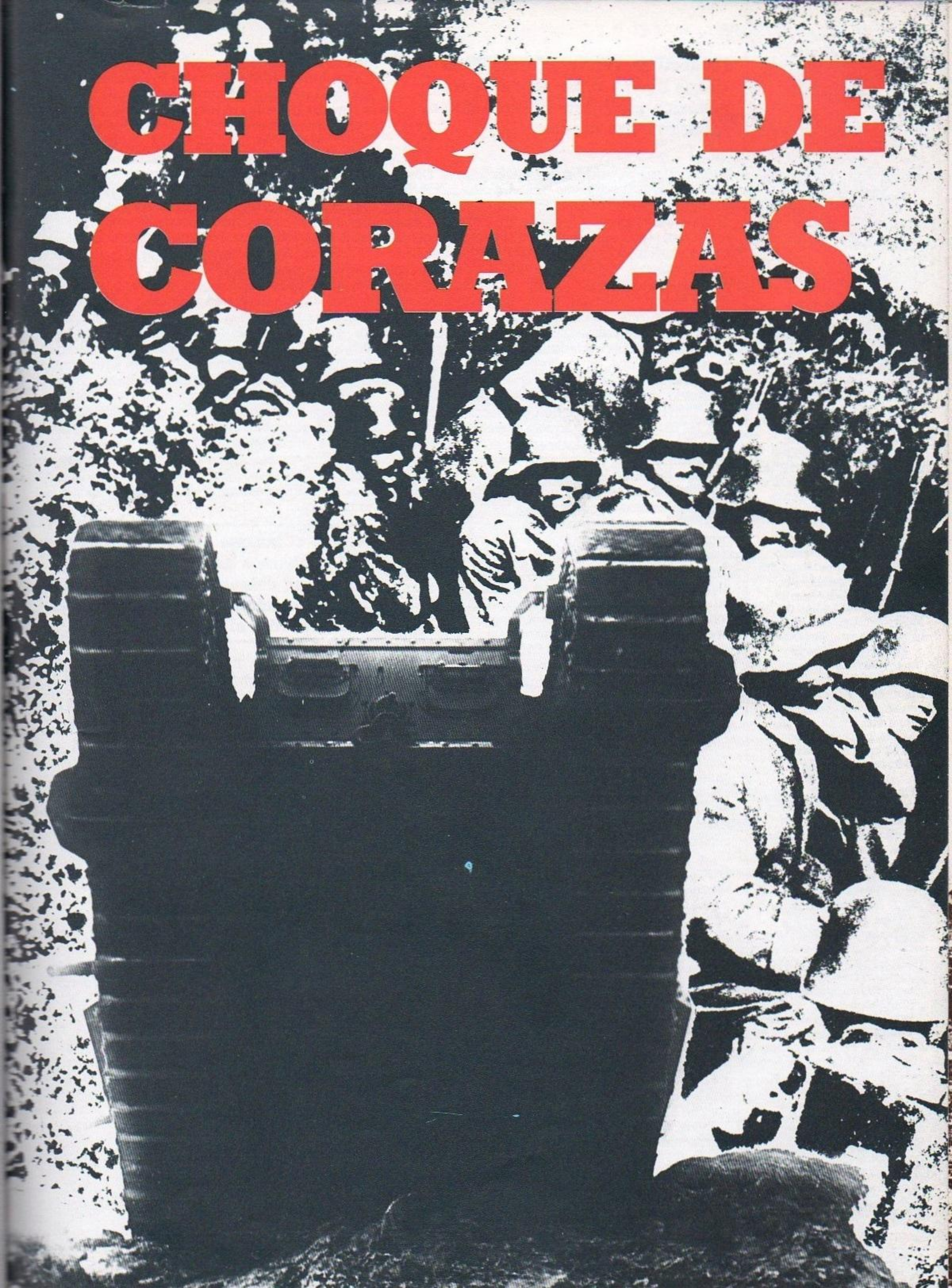
***Oberleutnant*, frente del Este, 1944**

Este oficial lleva una cazadora con cuello de piel, gorra de campaña de la *Luftwaffe*, pantalones de faena y botas de vuelo de ante y cuero negros. Lleva un altímetro en el cinturón.

las refinerías petrolíferas de Rumanía. La unidad que operaba bajo el mando de su *kommodore*, el *oberst* (coronel) Dieter Krabak (también un as, con 125 victorias), se comportó admirablemente bien contra una fuerza aérea mucho mejor entrenada y equipada que sus habituales enemigos soviéticos. Hartmann consiguió añadir siete North American P-51 Mustang a su palmarés. Sin embargo, las operaciones contra los norteamericanos tuvieron su revés. El 4 de junio de 1944 la JG 52 reclamó nueve derribos, uno de ellos a cargo del *hauptmann* Helmut Lipfert (203 victorias), pero al mismo tiempo perdió cinco pilotos.

En julio de 1944 la superioridad numérica de la Fuerza Aérea soviética se convirtió en mayor que nunca. En un mes de épicos combates aéreos, entre el 20 de julio y el 22 de agosto, Hartmann abatió 32 aviones enemigos. El 23 de agosto obtuvo ocho derribos en tres salidas. Sin embargo, era tal la potencia de las fuerzas aéreas enemigas que la pericia individual de los pilotos alemanes apenas si contaba. La amplitud del frente sobre la que se tenía que dispersar la limitada Fuerza Aérea alemana queda ilustrada por el hecho de que la JG 52 estaba desplegada de la siguiente forma: el III *Gruppe* estaba asignado a la *Luftflotte* 4 en Hungría, mientras que los *Gruppe* I y II, que servían con la *Luftflotte* 6, tenía que cubrir una línea que iba desde Prusia Oriental hasta los Cárpatos. En octubre de 1944 el *Oberst* Hermann Graf relevó a Hrabak como *kommodore* de la JG 52.

CHOQUE DE CORAZAS





EL *TANK CORPS*

Cuando el *Landship Committee* de Winston Churchill produjo su primer prototipo viable en 1915, se le bautizó con un término que hiciese creer a los espías que su finalidad consistía simplemente en el transporte de agua: la palabra inglesa *tank*, "depósito". Esta palabra pronto dejó de esconder la identidad del arma y pasó a designarla hasta nuestros días, en que las acepciones "carro de combate" y "depósito" comparten en inglés el mismo término. Así, en 1916, el personal de los carros recibió los nombres de Sección de Autoametralladoras del *Motor Machine Gun Corps*, después Sección Pesada del *Machine Gun Corps* y, finalmente, Rama Pesada del mismo. Este personal se organizó en febrero de 1916 en seis compañías, cada una compuesta por 28 mandos y 255 soldados con sus 25 carros de combate. Entraron en acción por primera vez en Flers-Courcellette, en el Somme, el 15 de setiembre, pero su primera gran victoria llegó en la batalla de Cambrai el 20 de noviembre de 1917, cuando 378 carros pasaron en masa sobre las líneas alemanas. El 27 de julio de 1917, la Rama Pesada pasó a designarse *Tank Corps* por parte de la *Royal Warrant* y, en la fecha del Armisticio, había aumentado hasta 25 batallones organizados en tres brigadas. La 1.ª Brigada tenía como núcleo las dos compañías que habían llevado sus carros al campo de batalla del Somme. El cuerpo se convirtió en el *Royal Tank Corps* el 18 de octubre de 1923, título que conservó hasta la formación del *Royal Armoured Corps*, el 4 de abril de 1939, en que pasó a llamarse *Royal Tank Regiment*. El regimiento sigue basado en Bovington, Dorset, hogar de los carros británicos desde 1916.

En abril de 1918 el *British Tank Corps* llevó a cabo un combate histórico en Villers-Bretonneux, el primero entre carros.

Nada perturbaba aquel aire todavía matinal. Desde sus trincheras toscamente abiertas alrededor del pueblo francés de Vellers-Bretonneux, unos pocos centinelas fatigados del Regimiento de Worcestershire escudriñaban atentamente a través de la neblina que encapotaba los prados bajos del valle del Somme, unos pocos kilómetros al este de Amiens. Sus oídos se esforzaban por captar el más leve sonido procedente de la tierra de nadie, lo que podría anunciar una reanudación de la reciente ofensiva alemana. Los hombres mantenían su solitaria vigilia mientras el resto de los soldados se desperezaban, listos para otro día más en la primera línea. De pronto, inesperadamente, el silencio quedó violentamente quebrado: sus posiciones eran objeto de una devastadora lluvia de proyectiles de gas y explosivos.

A las 06,00 horas cesó aquella avalancha de fuego, y los hombres, figuras fantasmales en un paisaje de pesadilla, treparon fuera de sus zanjas, ocuparon los lamentables restos de sus trincheras y se prepararon para recibir el esperado embate de las tropas de choque alemanas con granadas, ametralladoras y bayonetas. Pero no ocurriría así. En lugar de pequeños grupos de hombres vestidos de gris saltando habilidosamente de cráter en cráter, los soldados vieron y oyeron el inusual (pero ya inconfundible en aquella etapa de la Gran Guerra) espectáculo de los carros de combate a través de la tierra desértica que separaba las líneas enfrentadas. Aunque no lo sabían, presenciaban un hecho histórico: el comienzo de un asalto acorazado que conduciría al primer combate de la historia entre carros. Era el 24 de abril de 1918.

Los hechos de Villers-Bretonneux a finales de abril señalaron el punto final de la ofensiva alemana en occidente en la I Guerra Mundial. El 21 de marzo, 64 divisiones alemanas lanzaron la Operación *"Michael"* sobre un trecho de 87 km del frente ocupado por el Tercer y Quinto Ejércitos británicos. Con una aplastante superioridad tanto en hombres como en artillería, la infantería había creado el día 26 un saliente de unos 32 km de profundidad. El foco del ataque era la estratégica ciudad de Amiens, un centro de comunicaciones a orillas del río Somme.

La aparición de los carros de combate de los *Sturmpanzer Abteilungen* 1, 2 y 3 en las afueras de Villers-Bretonneux cogió a los británicos por sorpresa. El bombardeo anterior había ocultado con facilidad la ruidosa y desmañada aproximación de los A7V alemanes, enormes monstruos de 40 toneladas y con una tripulación de 18 hombres: los 13 carros de combate participantes en la empresa, aunque avanzaban a paso de tortuga, pudieron acercarse a las trincheras británicas. Este repentino asalto acorazado generó el mismo pánico en masa que había acompañado al primer ataque con carros de combate en grupo, realizado por los británicos en Cambrai en noviembre de 1917. Dondequiera que atacaban los A7V, la infantería defensora huía, imposibilitada por la falta de armas contracarro eficaces. A media mañana se había abierto una brecha de cinco kilómetros a través de la primera línea, las ruinas de Villers-Bretonneux estaban en manos alemanas y un grupo de tres A7V, fuertemente apoyados por destacamentos de tropas de asalto, se dirigía hacia la aldea de Cachy, a los 15 km de Amiens. Parecía que nada iba a impedir la caída de esta localidad y, con ella, la desintegración del Tercer y Quinto Ejércitos. Sin embargo, sin que los alemanes lo supieran, había una fuerza que podía bloquear su triunfante marcha: el 1.er Batallón del *Tank Corps* británico.

Página anterior: Soldados alemanes esperan la orden de avanzar sobre las líneas británicas al comienzo de la ofensiva *"Michael"*; el carro de combate británico Mark IV fue el arma que los detuvo en las afueras de Villers-Bretonneux.

A resguardo en un oportuno bosque situado en la carretera de Villers-Bretonneux a Amiens, descansaban los maltrechos supervivientes de la 1.ª Sección de la Compañía A del batallón, al mando del capitán J. C. Brown. Todavía bajo los efectos de un ataque con gases y varias horas de tortura en el interior de sus carros Mark IV, los hombres de Brown habían sido retirados de la línea para descansar y recibir atención médica. Aunque la mayoría se encontraban en un estado lamentable e incapaces para el combate, Brown consiguió recomponer como pudo tres tripulaciones, que prepararon rápidamente sus máquinas para la acción. Una de las tripulaciones servía un Mark IV "macho", armado con cuatro ametralladoras Hotchkiss y un par de cañones de seis libras montados en dos barbetas laterales; las otras se encargaron de otros tantos "hembras", armados con ametralladoras. En un combate de carros, las "hembras" tendrían poco que hacer; sólo los cañones de seis libras del "macho" podría perforar el blindaje de los A7V de un modo eficaz.

"Como el bosque estaba lleno de gas, llevábamos nuestras máscaras. Mientras calentábamos los motores, un tercer miembro de mi tripulación perdió el conocimiento"

Las órdenes de Brown eran claras: tenían que avanzar sobre Cachy e impedir cualquier otra embestida hacia Amiens. Uno de sus oficiales, el alférez Frank Mitchell, recordaría posteriormente el comienzo de dicho avance sobre el pueblo:

"Como el bosque estaba lleno de gas, llevábamos nuestras máscaras. Mientras calentábamos los motores, un tercer miembro de mi tripulación perdió el conocimiento y tuve que dejarlo atrás, recostado contra el tronco de un árbol. Me prestaron entonces un hombre de una de las "hembras" con lo que aumentó mi tripulación, a seis, incluido yo, en lugar de los ocho usuales. Mi primer y segundo conductores habían caído en la lucha, por lo que ahora conducía el tercero, cuya única experiencia consistía en un curso de dos semanas en Le Tréport (el campamento base)."

Mitchell, un hombre capacitado para los carros y muy entusiasta, había examinado recientemente los alrededores de Cachy y se le encomendó la misión de guiar a los otros carros hacia su objetivo. Brown estaba decidido a tomar parte en cualquier acción que pudiera tener lugar y se unió a Mitchell cuando el motor Daimler de 105 caballos de su carro comenzaba a rugir y su tripulación ocupaba sus puestos de combate.

Los Mark IV no eran precisamente las plataformas de combate más cómodas: no tenían suspensión, estaban mal ventilados, y repletos de humo y olores. Las tripulaciones no podían aguantar en acción más de unas pocas horas y normalmente necesitaban dos días para recobrarse de la experiencia. Estos carros eran demasiado ruidosos –la rotura de tímpanos era un riesgo característico– y había que gritar las órdenes por encima del estruendo o expresarlas con mímica. El interior, una estrecha caja de metal, estaba ocupada con el motor, la munición de respeto y

Villiers-Bretonneux

El 21 de marzo de 1918, los ejércitos alemanes del Frente Occidental lanzaron la operación *"Michael"*, un asalto en masa de 64 divisiones sobre un frente de unos 80 km entre Arras y la Fère. Durante los cinco días siguientes, la ofensiva alemana aseguró un saliente de unos 32 km de profundidad y cortó la primera línea británica; a comienzos de abril, las divisiones alemanas estaban a pocos kilómetros de su objetivo estratégico, la ciudad de Amiens.

En la mañana temprano del 24 de abril, las trincheras británicas al este de Amiens fueron alcanzadas por una lluvia de proyectiles y gases. Cuando esta cortina de fuego cesó, los carros A7V alemanes entraron en acción y comenzó un asalto acorazado que desembocó en la primera batalla entre carros de la historia.

Villers-Bretonneux
24-25 abril 1918

Frente Occidental 1918

Ofensiva Michael mar-abr 1918

Claves
Frente Occidental 1918
Primera línea, 21 mar.
Primera línea, 5 abr.
Ofensiva Michael
Primera línea 21 mar.
Primera línea 23 mar.
Primera línea 24 mar.
Primera línea, 26 mar.
Primera línea, abril

Claves
Villers-Bretonneux
Primera línea 24 abr.
Primera línea 24 abr. (tras ataque alemán)
Primera línea 25 abr. (tras contraataque brit.)
Posiciones apoyo brit.
Ataque alemán, 24 abr.
Contrataque británico 24-25 abril

Los Whippet al ataque

Un destacamento de siete carros Whippet entra en acción, sorprende a la aislada infantería alemana en terreno abierto y le ocasiona numerosas bajas.
25 de abril Villers-Bretonneux es reocupada por las 13.ª y 15.ª Brigadas australianas.

Carro contra carro

24 de abril, 06,00 h. Los carros A7V alemanes se acercan a las trincheras británicas, al este de Villers-Bretonneux. En pocas horas, ésta está en manos alemanas.
08,45 h. Tres carros británicos Mark IV marchan para encontrarse con los vehículos alemanes cerca de Cachy. Los dos carros "hembras" son neutralizados, pero el Mark IV "macho" restante rechaza al enemigo.

Abajo: Lo que quedó del pueblo de Villers-Bretonneux, testigo del primer choque histórico entre carros de combate, que detuvo el avance alemán sobre Amiens.

EL NACIMIENTO DEL CARRO

El carro de combate nació de la necesidad de una máquina a prueba de balas que fuese, en palabras del coronel E. D. Swinton, "capaz de destruir ametralladoras, de cruzar campos y trincheras, de romper líneas y de subir terraplenes". En febrero de 1915, Winston Churchill creó el *Landship Committee* para investigar las posibilidades y, en diciembre, el primer prototipo viable había superado ya las pruebas. Con el nombre de *"Little Willie"*, su dirección era por medio de un tren de ruedas posterior y se caracterizaba por una especie de cadena desarrollada especialmente que daba un grado de maniobrabilidad sin precedentes en los vehículos oruga.

Sin embargo, el *Little Willie* resultó muy desigual en las condiciones del Frente Occidental y se puso a prueba un carro mayor en enero de 1916. Conocido como "Madre" o *"Big Willie"*, este prototipo de carro de forma romboide podía superar trincheras de hasta 3,5 m de anchura y entró en producción con la designación de Mark I. Se podían controlar las dos cadenas por separado para conseguir así capacidad de giro y se desechó la dirección por un tren añadido. El armamento de la versión "macho" consistía en dos barbetas laterales, cada una con un cañón de seis libras y una ametralladora Hotchkiss de 7,7 mm, con una Hotchkiss adicional para la defensa. Se pensó que el carro podría sucumbir a un ataque de infantería en masa y, por ello, se completaron la mitad de los Mark I como "hembras", esto es, con un armamento de cuatro ametralladoras Vickers y dos Lewis.

El carro de combate pesado no fue el único proyecto a desarrollar por el *Landship Committee*. En 1916 se percibió la necesidad de un vehículo más ligero que tuviese suficiente velocidad para sacar partido de las brechas abiertas por los Mark I "rompealambradas".

La producción del carro medio Mark A, apodado Whippet, se ordenó en junio de 1917. Sus orugas eran del tipo de tracción simple del *Little Willie* y la dirección se realizaba acelerándolas o decelerándolas por separado. El armamento, consistente en cuatro ametralladoras Hotchkiss de 7,7 mm.

unos depósitos de combustible peligrosamente expuestos. No había espacio para las comodidades mínimas. La mayoría de los hombres habrían preferido combatir con la menor ropa posible debido al sofocante calor, pero tenían que llevar sus incómodos monos, un casco de cuero y una mascarilla de malla, equipo que sólo ofrecía una limitada protección contra los fragmentos de metal caliente que volaban por el interior cuando el carro de combate era alcanzado por el fuego enemigo. Las quemaduras y manchas en la piel constituían la evidencia física del servicio en el *Tank Corps*.

Los tres carros británicos partieron hacia Cachy a las 08,45 horas, con una marcha firme pero apacible. Ya fuera del bosque, zigzaguearon a través de una lluvia de artillería y alcanzaron a las 09,30 la línea de enlace que iba de Villers-Bretonneux a las trincheras de la reserva británica. En este punto, Brown dejó el carro "macho" y se unió a una de las "hembras". Los Mark IV buscaban todavía un objetivo, cuando se les informó de la presencia de carros de combate alemanes. Mitchell, al mando del "macho", fue el primero en distinguir el avance de los A7V:

"Un infante saltó fuera de la trinchera frente a mi carro y agitó su fusil. Reduje la marcha y abrí la portezuela.

–Tened cuidado, –gritó– hay carros *Jerry*.

"Éste fue el primer aviso que tuvimos referente al empleo de carros de combate por parte de los alemanes. Miré al frente y vi tres extraños objetos que avanzaban hacia el extremo oriental de Cachy, uno a cinco kilómetros y los otros dos mucho más al sur. Detrás de los carros pude ver líneas de infantería."

Mitchell ordenó a su conductor que girase a la derecha y después marcharon a lo largo de la línea de enlace en dirección a Cachy. Esta maniobra colocó a Mitchell en un curso paralelo al del carro de combate alemán más cercano, que avanzaba a poco menos de su velocidad máxima campo a través, unos seis kiló-

De modo retrospectivo, la acción en las afueras de Villers-Bretonneux se puede considerar como una buena demostración de la calidad de las nuevas máquinas de guerra británicas. El Mark IV (abajo aparece la versión "hembra") confirmó por primera vez su capacidad destructora de carros, mientras que el "Whippet' (abajo, izquierda) cumplió su misión admirablemente al aprovechar el éxito de los Mark IV para atravesar las líneas de la desprotegida infantería alemana.





metros por hora. Conforme disminuía la distancia, el teniente ordenó a sus hombres prepararse para el combate y su artillero derecho comenzó a enfilar al A7V más cercano.

Con el carro lanzado en zigzag para evitar los proyectiles enemigos y los profundos cráteres, el artillero, sargento J.R. McKenzie, era incapaz de acertar un solo disparo. Sin embargo, el carro líder alemán disparó con cierta fortuna: una potente andanada lateral alcanzó el costado derecho del carro de Mitchell y envolvió a su tripulación en una ducha mortal de fragmentos de metal. Mitchell ordenó a aquellos hombres no implicados directamente en el combate que alcanzasen la cubierta y dijo al conductor que adoptase una acción evasiva. La tormenta de metralla en la cabina acorazada cesó finalmente y el Mark IV se retiró.

Mientras Mitchell se replegaba, los dos carros "hembras" también eran cañoneados. Desgraciadamente faltos de cañones, no podían perforar la "piel" de los A7V y, aunque intentaban averiguar los puntos débiles del enemigo, no lo consiguieron y fueron agujereados con proyectiles de 57 mm. Pocos minutos después de su retirada, Mitchell se reunió con Brown, quien había abandonado una de las "hembras" para volver al "macho", y se le ordenó recoger a un tripulante herido. Más adelante encontraron al hombre, que había sido alcanzado en ambas piernas, entre los restos de una trinchera destrozada; se le colocó en el suelo del "macho". Al acercarse al Bois d'Aquenne, Mitchell intentó una tensa maniobra de giro para llevar al carro de vuelta a la batalla, pero su conductor, inexperto y poco preparado para los horrores del combate, sólo pudo describir una amplia

Teniente del *Tank Corps*, Frente Occidental en 1918

De particular interés en el equipo de este oficial carrista es su máscara de acero y cuero, con un "velo" de malla, el primero de los dos tipos de protección facial creados para preservar el rostro de los fragmentos de acero calientes. Además de pantalones cortos para soportar el calor del interior del carro, lleva una máscara de gas y un revólver en su cinturón tipo 1914. En sus hombreras luce las cintas rojas del 1.er Batallón del cuerpo.

DESARROLLO DEL CARRO

Los carros Mark II y Mark III, que sucedieron a la fabricación a gran escala del modelo *"Big Willie"*, sólo diferían de éste en una pequeña modificación de las orugas y un refuerzo del blindaje, respectivamente. Sólo se construyeron 50 unidades de cada uno de estos modelos, pero el Mark IV, introducido en marzo de 1917, llegaría a convertirse en el tipo más numeroso de la guerra: se completaron unos 100 ejemplares. Igual que su inmediato antecesor, el Mark IV se caracterizaba por un blindaje mejor para contrarrestar el nuevo armamento perforante alemán. Se redujo la longitud de los cañones de seis libras para mantenerlos lejos del suelo en terreno abrupto, y también el tamaño de las barbetas laterales, que se articularon para poder introducirlas en el interior del carro, con lo cual se reducía también la anchura total del vehículo durante su desplazamiento por ferrocarril. Cuatro ametralladoras Lewis componían el armamento secundario de la versión "macho", mientras que la "hembra", llevaba dos ametralladoras primarias en cada barbeta y dos secundarias. El Mark V (arriba, a la izquierda) tenía una caja de cambio epicíclica y un motor Ricardo de 150 hp construido expresamente para él. A diferencia del Mark IV, llevaba sus planchas de vadeo en unos raíles en lo alto del techo. Introducido a mediados de 1918, del Mark V se construyeron 400 ejemplares hasta el Armisticio y que se convirtieron en el vehículo reglamentario del *Tank Corps* tras la guerra.

curva muy abierta. Brown, otra vez fuera del fragor de la batalla, exigió furioso saber qué pasaba: "¿A dónde diablos va?" Mitchell respondió: "De vuelta a Cachy." Fue esta importantísima decisión la que llevó al carro de vuelta al campo de batalla. El alférez narraría después el encuentro definitivo con el A7V líder:

"Seguí con cuidado la trinchera de enlace. El artillero izquierdo disparaba entonces muy bien. Sus proyectiles estallaban muy cerca del carro alemán. Yo abrí la tronera de la parte superior de la cabina para observar mejor y, cuando estuvimos frente a nuestro adversario nos detuvimos. El artillero disparaba ya con más precisión y, entonces, ví una explosión en la parte delantera del carro alemán. Consiguió un segundo blanco casi inmediatamente, por debajo del disparo anterior, y posteriormente un tercero en la misma zona. Aquello constituía una labor espléndida por parte de un hombre cuyos ojos estaban irritados por el gas y que, además, servía el cañón él solo, debido a la escasez de tripulación. El carro alemán se detuvo de golpe y se ladeó ligeramente. Sus tripulantes salieron corriendo por una puerta lateral y yo les disparé con mi ametralladora. La infantería alemana que les seguía también se detuvo. Eran las 10,20".

La superioridad del enemigo era ahora menos relevante. Los artilleros británicos se centraron en el más cercano de los dos A7V restantes y dispararon sus cañones de seis libras. Grandes cantidades de tierra y polvo, levantadas en el aire por las explosiones de los proyectiles, llovieron sobre el carro enemigo. De repente, los A7V se detuvieron y, entre espesas nubes de humo negro, comenzaron a avanzar en dirección al pueblo de Hangard, unos pocos kilómetros al sur de Cachy.

El oportuno rechazo de los A7V impidió la inminente masacre de los hombres de los Regimientos Worcester y Devonshire, que se habían retirado tras el ataque acorazado enemigo, pero aún había que combatir a las tropas de choque alemanas. Mientras Mitchell llevaba a cabo su histórica acción, los alemanes habían cargado a través de Villers-Bretonneux en dirección a Cachy. Al sur, otras fuerzas alemanas estaban apostadas en el Bois d'Aquenne, listas para lanzar un ataque lateral. Sin embargo, el ímpetu de la carga alemana y la repentina pérdida de los carros de combate dejó a las tropas de choque peligrosamente expuestas. El vehículo de Mitchell, dañado por el fuego de artillería poco después de su encuentro con el A7, no podía continuar en la lucha, pero si los otros carros de combate, más rápidos, se presentaban, entonces la infantería podría ser destruida.

En el fragor de la batalla, nadie había advertido la presencia de un avión de reconocimiento británico que sobrevolaba la campiña alrededor de Villers-Bretonneux y después marchaba hacia el oeste, en dirección a un bosque situado a cuatro kilómetros detrás de Cachy. Su piloto había visto a la infantería enemiga mientras formaba para un ataque en una cañada delante de Cachy, y marchaba para informar al comandante de los siete carros Whippet Medium A del 3.^{er} Batallón del cuerpo, bajo el mando del capitán T. R. Price.

Aunque menguada, la compañía de Price constituía un arma temible: cada Whippet tenía una velocidad máxima de 13 km/h sobre terreno bueno y cada tripulación, compuesta de tres hombres, tenía a su cargo cuatro ametralladoras. En terreno abierto, frente a una infantería y libre del fuego de los carros y la artillería enemigos, podía resultar una combinación devastadora. Price, consciente de que su aparición en las afueras de Cachy podía tener un efecto decisivo en el transcurso de la batalla, ordenó a sus hombres avanzar.

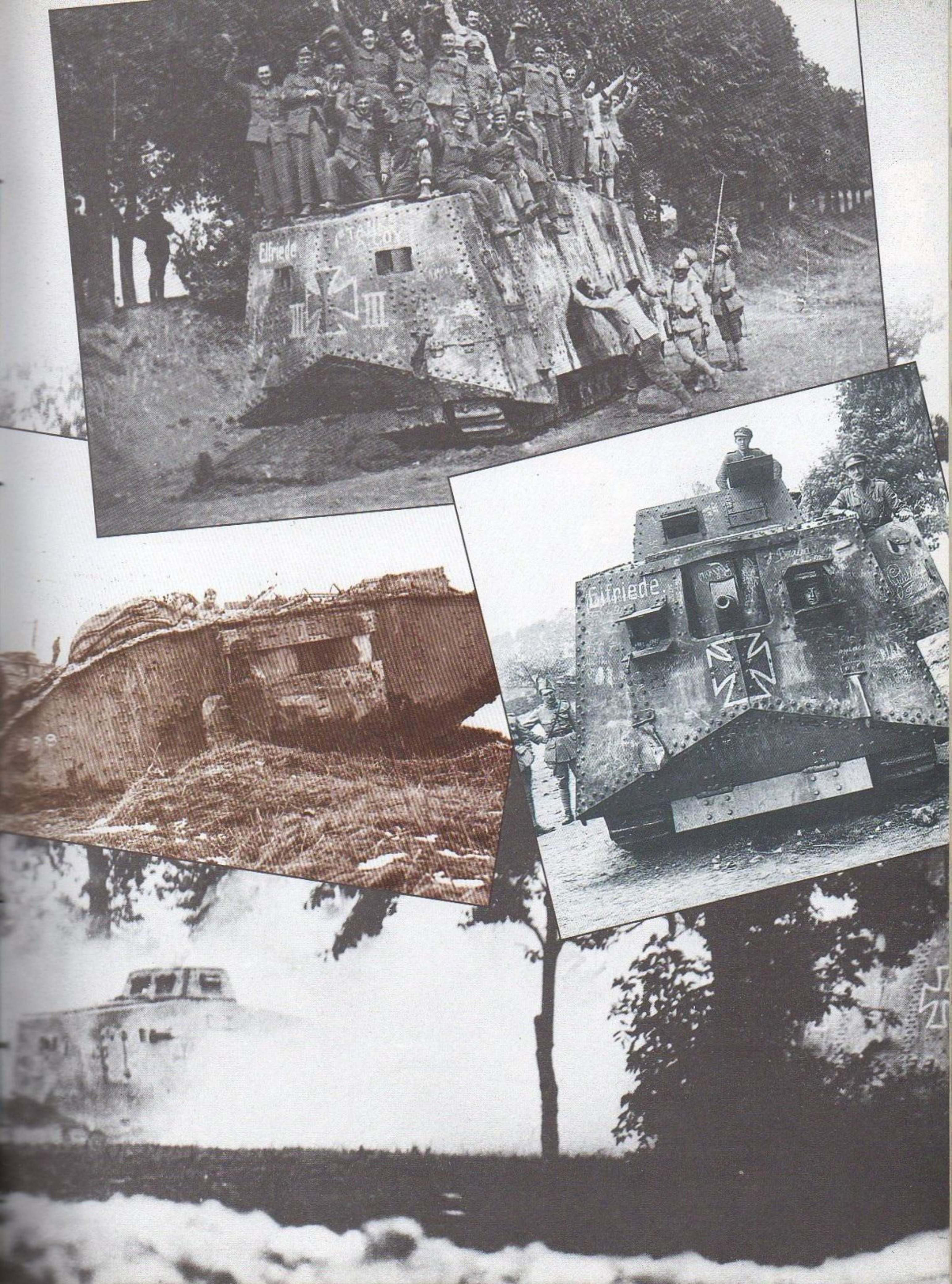
La información suministrada por el reconocimiento aéreo facilitó a Price la aproximación al enemigo. Al encontrarlo diseminado por la cañada ignorante de la presencia de los Whippet, situó sus vehículos en línea, con unos 45 metros de separación entre cada uno, y después, al estilo de la época de la caballería clásica, dio la orden de carga.

Los alemanes fueron cogidos en terreno abierto y pagaron un precio terrible. Después de la batalla, se calculó que unos 400 infantes enemigos, miembros de la 77.ª División de Reserva, habían caído bajo las armas de los siete Whippet. Uno de los carros de Price había sido destruido y otros tres sufrieron daños.

El avance alemán sobre Amiens había terminado. Las inmensas pérdidas ocasionadas por el *Tank Corps* impidieron al enemigo organizar ningún otro ataque sobre Cachy y permitieron a los británicos traer refuerzos para estabilizar la situación. La noche del 24 de abril, la 13.ª y 15.ª Brigadas australianas pasaron a la ofensiva y pudieron tomar de nuevo Villers-Bretonneux.

Derecha: Soldados aliados celebran la captura del A7V alemán "Elfriede" por parte de la Compañía A del 1.^{er} Batallón del *Tank Corps* en las afueras de Villers-Bretonneux. Abajo: Unos carristas entretienen sus Mark III en algún lugar del Frente Occidental. Abajo, derecha: Personal del *Tank Corps* en el "Elfriede". El armamento del A7V se componía de seis ametralladoras y un cañón ruso de 57 mm capturado. Ya que disponía de poca munición de 57 mm, resultó logísticamente razonable asignar tales cañones a la fuerza de carros. Inferior: Los A7V se acercan a un pueblo.




Elfriede
Elfriede

"FONTANEROS" DE LA LEGIÓN





El 2 REP, los paracaidistas de choque de la Legión Extranjera francesa, ha sido concebido para una amplia gama de operaciones decisivas y para ser desplegado al primer aviso.

Un visitante en Calvi, el pequeño puerto de la costa septentrional de Córcega, se suele desplazar normalmente a la parte alta de la ciudad, donde las antiguas fortificaciones yacen sobre un promontorio rocoso. Desde allí se domina las estrechas calles de la ciudad y el valle en donde, al pie de un cerro montañoso, está Raffalli, el hogar del 2.° *Régiment Étranger de Parachutistes* (2 REP), el elemento aerotransportado de la Legión Extranjera francesa. Al estilo tradicional, los edificios de la base y sus anchas y rectas calles están flanqueados de árboles y macizos de flores y, justo en medio, está la plaza de armas. En su centro está el Monumento a los Caídos, con su leyenda *More Majorum*, "Mantener viva la tradición de nuestros ancestros". Sin embargo, este tranquilo escenario, tan evocador del espíritu de la Legión Extranjera, es la base de una de las unidades más modernas, eficaces y rápidas del mundo.

Los voluntarios para el servicio de cinco años en la Legión comienzan con cuatro meses de instrucción básica de infantería en Castelnaudary, la base del Regimiento de Entrenamiento de la Legión Extranjera, en el sur de Francia. Desde allí, los futuros paracaidistas pueden ofrecerse voluntarios para servir en el 2 REP. Ellos son sometidos a duras pruebas físicas, médicas e intelectuales y, si las superan, son enviados directamente a Calvi. Al llegar, se les introduce inmediatamente en el entrenamiento de paracaidismo que les facilitará sus alas.

Dentro de la organización del regimiento está el Centro de Entrenamiento de Salto (CES, *Centre d'Entrainement au Saut*), que convierte al nuevo recluta en paracaidista. Debido a la gran distancia entre Calvi y la Escuela de Entrenamiento Aerotransportado del Ejército francés en Pau, en los Pirineos, el propio 2 REP lleva a cabo la preparación básica de paracaidismo. Los aspirantes son repartidos en grupos de 20 a 25 legionarios bajo el mando de un suboficial instructor ayudado por dos cabos. El adiestramiento dura tres semanas seguidas, divididas en tres fases. En primer lugar, se lleva a los reclutas al campo de deportes para su endurecimiento físico, con el fin de prepararlos para los mayores riesgos y esfuerzos físicos. Sigue la simulación en la plaza de armas de las diversas partes del salto y el aterrizaje –conocida como "Entrenamiento de Vuelo"– y, finalmente, la práctica real de todo ello. Unos 350 hombres salen de este programa con sus alas de paracaidista cada año, pero su entrenamiento sólo constituye una pequeña proporción de los 17 000 saltos que realiza el regimiento en el CES al año.

El programa de instrucción básica comienza cuando uno de los cabos entrenadores conduce a los recién llegados al área de preparación. Los aproximadamente 20 "novatos" se reúnen allí con unos pocos suboficiales de la Legión Extranjera que, tras varios años de servicio, desean obtener sus alas.

Aquí tenemos ya el nuevo "grupo". Al principio, transcurren uno o dos días en los que se comprueban los equipos y se pasan exámenes médicos y otras

Extremo izquierdo: Mientras su Transall C-160 sobrevuela las salvajes montañas corsas, un paracaidista del 2 REP se prepara para saltar. Arriba, izquierda: Los paracaidistas de la Legión son una de las fuerzas mejor equipadas del mundo moderno. Centro, izquierda: Raffalli, la prístina base corsa del 2 REP. Izquierda: Legionarios paracaidistas en formación armados con fusiles de asalto FA MAS de 5,56 mm con la bayoneta calada. El quepis azul marino de la primera fila es el reglamentario; al llegar al grado de *caporal-chef* (cabo primero), se prescinde de la funda blanca.



PARACAIDISTAS DE LA LEGIÓN

Al terminar la II Guerra Mundial apareció el embrión de una formación paracaidista en el seno de la Legión Extranjera. Desde octubre de 1940 hasta marzo de 1945, el 5.° REI *(Règiment Etranger d'Infanterie)* se encargó de la frustrante misión de mantener las guarniciones autorizadas en la Indochina ocupada por los japoneses. El 5 de marzo de 1945 los japoneses intentaron desarmar las guarniciones y, en lugar de someterse mansamente, muchos de los legionarios protagonizaron una combativa retirada hacia China. Fue allí, en su base de Tsao Pa, donde se formó la primera sección paracaidista. Olvidados por los Aliados, los legionarios se prepararon para un asaltro aerotransportado sobre los japoneses, pero la guerra terminó antes de que se pudiera llevar a cabo. Tras la reocupación francesa de Indochina en abril de 1946, unidades de la Legión Extranjera francesa participaron en la amarga campaña contra las guerrillas del Viet Minh. A fin de obtener un elemento aerotransportado dentro de sus reservas móviles, el 3.^er^ REI formó una compañía paracaidista el 1 de abril de 1948 y su éxito en el combate estimuló la creación de la primera unidad paracaidista a gran escala de la Legión. Con el nombre de 1.^er^ BEP *(Batallion Étranger de Parachutistes)*, se entrenó en un nuevo centro de salto en Khamisis, cerca de Sidi-bel-Abbes, Argel. Tras llegar a Extremo Oriente en noviembre, absorbió a la compañía paracaidista del 3.^er^ REI en junio de 1949. Mientras tanto, se formaba un segundo batallón, el 2.° BEP, que se desplegó en Indochina en febrero de 1949. También se creó un 3.^er^ BEP como unidad de entrenamiento para los dos batallones operativos. Arriba: las alas de cualificación de los paracaidistas franceses.

formalidades. Al tercer día, se toca diana a las 05,45 horas y se pasa revista a las 07,00 con ropa de deporte. "Grupo completo. Sin novedad. ¡A la espera de órdenes, instructor!" El programa del día empieza con carreras y diversos ejercicios gimnásticos destinados a flexibilizar a los candidatos mediante persistentes movimientos rítmicos. Un paracaidista tiene que estar en plenas condiciones físicas y nadie le va a poner las cosas fáciles.

A las 09,00 ya están en uniforme de combate, con los paracaídas a la espalda y cantando mientras marchan hacia el campo de entrenamiento, dotado con todo tipo de aparatos, donde pasarán la mayor parte del día durante las dos semanas siguientes.

Lo primero es la "Designación de los componentes": el conocimiento de sus paracaídas y sus atalajes, la improvisación de bolsillos y lazos para sus armas, equipos de radio, etcétera. Después aprenden cómo deben caer y en qué dirección. Al principio, los hombres se desparraman por los alrededores, pero el instructor y los cabos pulen lentamente la técnica con sus consejos y estímulos.

Aquí es quizás donde debe resaltarse el hecho de que los instructores competentes no abundan por docenas. Los suboficiales que pasan por Pau no son aficionados; son especialmente duros, como podrán comprobar rápidamente los reclutas en su primera sesión deportiva. El presente instructor de entrenamiento básico de Calvi es un buen ejemplo, con su perfil recortado, sus ojos celestes y su sonrisa ruda y sarcástica. Su vara de mando casi forma parte de su anatomía mientras da órdenes, destaca algún punto o corrige una mala caída: "Repítelo de nuevo... 20 veces. ¡Bien, ya se te da mejor!"

Uno de los cabos del instructor es todo un bromista: es su manera de cuidar de su grupo. Tras el largo trabajo diario, durante la marcha de vuelta, aguijonea con su vara en la espalda del último de los hombres mientras canturrea su interminable cantinela: "Tengo algo afilado... Clavándose en mi culo... Demonios, cada vez duele más... Apenas puedo marchar... Tengo algo afilado..." Los reclutas lo aceptan contentos, pues les distrae de los dolores y magulladuras de un día repleto de saltos y caídas.

El otro cabo, en cambio, es una ingente masa de músculos, con gafas de sol, un individuo arisco y despiadado. Castiga cada error con 25 flexiones. "No, así no. ¡Túmbate y haz otras 25!" Permanece de pie, inmenso e inmóvil, y abronca a sus pupilos. Les hace trabajar duro y superar todo aquello que no sale bien.

Mientras pasa el día, los reclutas aprenden a abandonar el avión; también a embarcar, a adoptar la posición anterior al salto para no estorbar el camino de sus compañeros e incluso a cantar por encima del estruendo de los motores. Aprenden la posición correcta que debe asumir el grupo, a no enredarse las piernas y a empujarse ellos mismos al saltar. Se les enseña a encogerse automáticamente para la apertura del paracaídas: cabeza inclinada hacia delante, piernas ligeramente flexionadas, pies juntos, brazos cruzados sobre el estómago, codos adentro, etcétera; todas las precauciones necesarias para prevenir un accidente en este punto crucial. Se les dice que no contemplen el paisaje, pero que observen constantemente a sus compañeros para evitar un choque en el aire. Aprenden a reconocer la zona de caída, normal-



Derecha: Miembros de una compañía de combate del 2 REP se entrenan en la lucha urbana. Llevan el uniforme de combate de la Legión, compuesto de chaqueta y pantalones verdes y botas de asalto, y están armados con el FA MAS de 5,56 mm. El regimiento aerotransportado de la Legión Extranjera francesa se enorgullece de su capacidad de producir hombres preparados para una gama de misiones extremadamente amplia.



EL EQUIPO DEL 2 REP

Diseñado como transporte militar para su servicio en la Fuerza Aérea francesa, el Nord 2501 Noratlas ha sido hasta hace poco el principal avión de transporte del 2 REP, capaz de llevar 36 paracaidistas totalmente equipados. Ahora cede paso al Transall C-160, un avión biturbohélice de ala alta con capacidad para 88 paracaidistas o 16 000 kg de carga. Para las operaciones de asalto tácticas se usa el helicóptero Aérospatiale SA330, que facilita el despliegue rápido de hasta 20 hombres totalmente pertrechados. El regimiento dispone de varios vehículos ligeros capaces de transportar hombres y armas de apoyo, tales como los morteros de 81 mm y 120 mm, desde la zona de lanzamiento a la de combate. Los vehículos llevan normalmente cañones antiaéreos M261 de 20 mm que, gracias a su escaso retroceso y su amplia gama de munición, también pueden servir para el tiro de tiro de superficie. Los paracaidistas disponen del misil contracarro filoguiado Milan *(Missile d'Infanterie Légère Anti-Char)* y también del lanzagranadas contracarro Modéle F1 LRAC *(Lance-Roquette Anti-Char)* de 89 mm. Las armas portátiles de los paracaidistas de la Legión incluyen la pistola semiautomática MAS *Model* 1950 de 9 mm y el fusil de asalto FA MAS de 5,56 mm. Este último es un arma altamente versátil, capaz de disparar tiro a tiro o en ráfagas controladas de tres disparos y sostenidas. También se puede montar sobre un bípode para lanzar proyectiles contracarro y granadas antipersonal. Una de las armas colectivas es la ametralladora ligera AA52 de 7,5 mm, equipada con un cañón más pesado cuando se la utiliza para realizar fuego sostenido. Los francotiradores paracaidistas están equipados con el fusil de precisión FR-F1 de 7,5 mm, una adaptación del Modelo 1936 de antes de la II Guerra Mundial. Se caracteriza por un cerrojo manual y miras telescópicas, y puede ser empleado con un bípode plegable y bocacha apagallamas.



Abajo: El helicóptero más utilizado por el 2 REP para las incursiones a pequeña escala es el SA341 Gazelle. Este modelo puede llevar tres hombres y presta servicio en las fuerzas armadas francesas y británicas.



mente la plaza de armas, donde intentarán posarse, y no en el tejado del cuartel, lo cual sucede con demasiada frecuencia, y también el punto de reunión en tierra. Sobre todo, aprenden a distinguir la figura del instructor (para evitar caer cerca de él y arriesgarse a las 45 caídas laterales de castigo por algún que otro pequeño error).

Deben repetir incansablemente el ritual de colocarse en la portezuela de un avión Transall o Noratlas y saltar fuera. "¡En posición! ¡Fuera!" Una y otra vez... "¡Fuera!" Las reacciones deben ser instintivas, al igual que el ritual de enganchar y desenganchar el cable de apertura automática. De vuelta en el suelo, deben una y otra vez tirar del paracaídas y plegarlo ante un fuerte viento. Una a una, todas las acciones de la secuencia deben convertirse en reflejos automáticos para que, una vez en combate, no haya tiempo de pensar, sino sólo de actuar. Y para llevar a buen término todos los ejercicios de esta segunda fase, allí están las impresionantes máquinas del CES en el área de entrenamiento. Allí, entre los arneses, los falsos aviones y el banco desde donde los hombres practican sus caídas, están las dos imponentes estructuras de prácticas.

En la primera se enseña al novato cómo abandonar el avión y encogerse para la apertura del paracaídas. Hay una portezuela a 20 m del suelo desde donde el futuro paracadista se tira al aire y encoge su cuerpo mientras grita "331, 332, 333". Su arnés tiene dos mosquetones que se deslizan por dos fuertes cuerdas fijadas a la portezuela. Sólo transcurre un momento entre el "¡Fuera!" del instructor y el parón de los mosquetones sobre las cuerdas, con el que el temible lanzamiento finaliza y el novato queda colgando a 10 m del suelo. El implacable instructor lo valora a su manera: "¡Venga, gallina de m...!" ¡Otra vez, saco de patatas!" Tras dos o tres intentos más, el recluta ansía no tener que volver a trepar, cargado con el tosco arnés.

La segunda estructura, una torre de caída, conocida también como la "máquina de borrar sonrisas", tiene 10 m de altura. Un largo cable de 50 m cae desde su plataforma hasta un punto del suelo en el que está anclado. El recluta se cuelga con su arnés de una polea que corre por el cable, ya con la postura de caída. A una señal del instructor, se suelta el contrapeso que sostiene al recluta en lo alto y éste vuela hacia el suelo para posarse con una caída lateral o frontal, según como estuviese ajustado el arnés. Con los pies juntos y las piernas dobladas para amortiguar el primer impacto, su cuerpo gira como una pelota mientras da contra el suelo, desde el hombro a la nalga contraria. Los reclutas no olvidan fácilmente sus dolores de espaldas, pero si las directrices del instructor han sido atendidas no tienen nada de que quejarse, a excepción de unas pocas magulladuras.

Tras dos semanas con este régimen –sin olvidar el deporte diario, la carrera campo a través matutina, las diversas pruebas, las carreras de ocho kilómetros y de 1 500 m, los ejercicios y flexiones de abdominales y todo lo demás– los supervivientes descubren por fin que ha llegado su gran día: es la hora de su primer salto.

Alineado, numerado, con sus cascos y sus equipos, el grupo toma su puesto en la pista de aterrizaje. Cada hombre coge su paracaídas y lo revisa mientras llega el avión. La columna de futuros paracaidistas sube entonces a bordo en medio del potente rugido de los motores. Por entonces, todos los movimientos son mecánicos, pues todos los hombres luchan contra una creciente sensación de irrealidad. El avión finalmente despega y comienzan las canciones. El cabo amigable está en su puesto junto a la portezuela. El otro cabo, con su paracaídas en la espalda, grita: "¡Más fuerte! ¡Cantad más fuerte!" Pero, ¿cantar el qué?... De repente han olvidado todas las canciones que tan a menudo repitieron durante las últimas semanas.

"Bien, levantaos, los mosquetones." Entonces todo comienza a suceder cada vez más deprisa. "En posición... ¡Fuera!" Ya están en el espacio, donde son momentáneamente zarandeados por el rebufo de las hélices del avión. Hay un golpe en la espalda. Después, todo es silencio. Los otros flotan alrededor, cada uno sentado firmemente en su arnés pero libre en el espacio azul. Ahí está el lugar de caída. Los reflejos comienzan a funcionar por sí solos. Entonces, de repente, el suelo empieza a subir. Demasiado rápido. Se adopta la postura de caída. ¡Thumb! De vuelta en la tierra. Las mentes titubean al haber vivido algo tan intenso en tan poco tiempo y, seguidamente, se libran de sus paracaídas y los llevan hasta la zona de plegado. Tras este gran día, que compensa de todo el cansancio, las magulladuras y los dolores, sólo quedan cinco repeticiones de esta nueva experiencia y, entonces, todo el grupo queda convertido en verdaderos paracaidistas de la Legión. De estos cinco saltos, el último es un lanzamiento de asalto con reagrupamiento sincronizado.

Una vez conseguidas las alas de paracaidista, el legionario puede continuar hasta convertirse en un tirador de élite

Finalizadas las tres semanas de entrenamiento, los nuevos paracaidistas son introducidos en el regimiento. El grupo se reúne en la plaza de armas de Raffalli, acompañado por sus tres instructores. Tras ellos están los colores del regimiento y el Monumento a los Caídos. Llega el oficial al mando del CES y, mientras coloca las alas en el pecho de los paracaidistas, uno de los instructores fija en sus hombros el cordón carmesí.

El regimiento tiene ahora otros 20 jóvenes soldados, y cada uno es enviado a una de las compañías que componen el 2 REP. Los ejercicios aerotransportados, los de tiro, los de supervivencia y los gimnásticos son las claves del entrenamiento que continúa en el seno de cada compañía. La unidad también participa en maniobras a gran escala organizadas cada mes para asegurar la plena coordinación operacional entre los diversos elementos del regimiento.

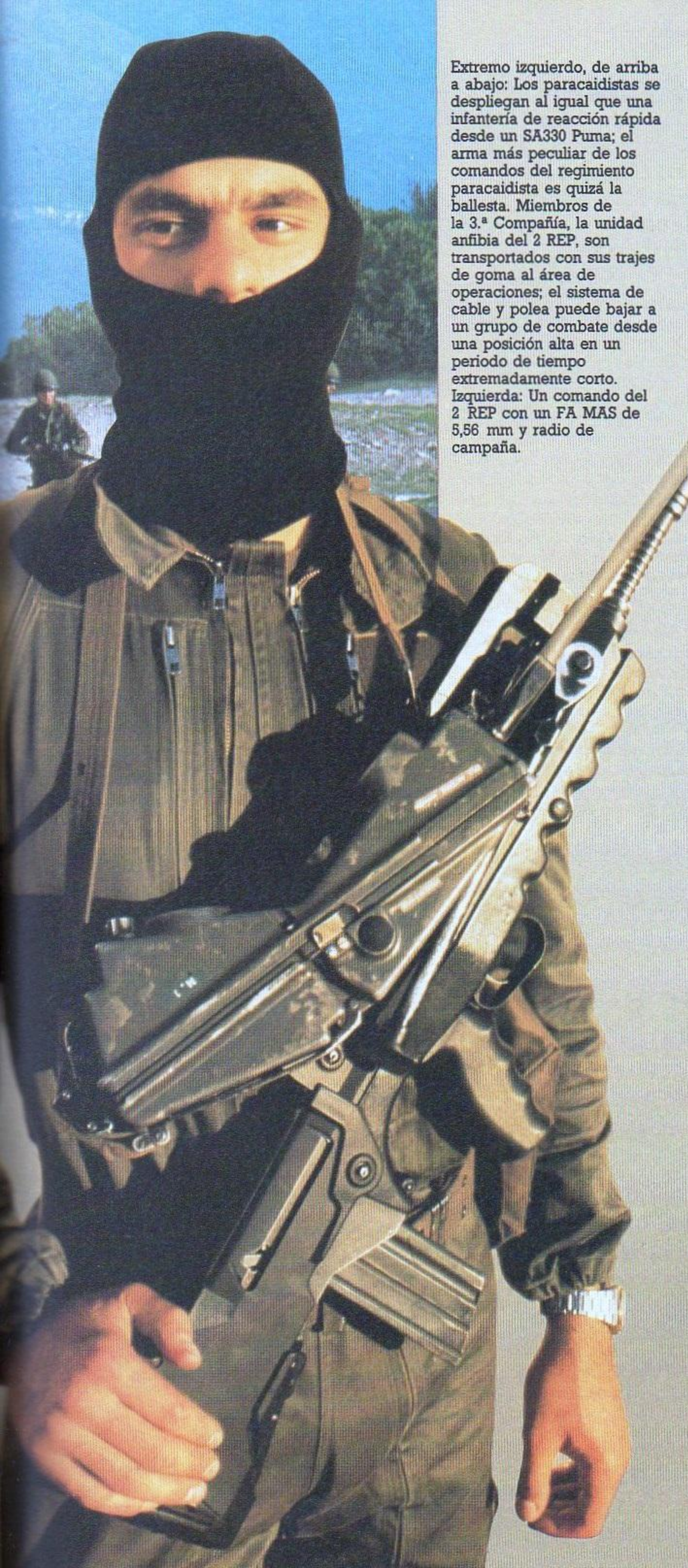
Con sus tres semanas en el CES a sus espaldas y, ahora, con sus alas de paracaidista, el legionario puede seguir hasta convertirse en un francotirador y después apuntarse a un curso de sabotaje. A partir de ahí, puede pasar la instrucción de conducción y alguna otra habilidad especial. Tras un servicio de 18 meses a tres años, volverá a Castelnaudary para el entrenamiento que lo convertirá en cabo y seguirá una preparación más avanzada cuando esté cualificado. El mayor rango de todos es el de paracaidista de asalto, una especie de superparacaidista en el que se combinan todas las cualidades especiales de un comando. Para entonces, el hombre ya se ha especializado en todas las habilidades del despliegue aerotransportado, paracaidismo de gran altura y guerra

Al igual que el 22.º Regimiento del Servicio Aéreo Especial (22 SAS) británico, los paracaidistas del 2 REP realizan cursos avanzados sobre medidas antiterroristas. Para los asaltos sobre edificios ocupados (superior, izquierda y centro), se emplean técnicas desarrolladas por la 2.ª Compañía del regimiento, con especialistas en la guerra de montaña, además de simular crisis con rehenes (centro, en primer término) a fin de preparar a los hombres para una gran variedad de operaciones.

EL 2 REP HOY

El 2 REP es una fuerza de reacción rápida, basada en la isla de Córcega e integrada en agrupaciones administrativas más amplias. Para su despliegue y entrenamiento aerotransportado está bajo los auspicios de la 11.ª División Paracaidista del Ejército francés. El cuartel general de la división está en Toulouse, mientras que el Grupo Aerotransportado de la misma, que contiene los otros regimientos paracaidistas de la división, está estacionado en Albi, al nordeste de Toulouse. El mando de la Legión, en Aubagne, se encarga sólo de asuntos tales como el reclutamiento. Dentro de la 11.ª División Paracaidista, el 2 REP sólo constituye un elemento de estrategia divisional en la seguridad externa e interna del territorio francés. En caso de una alerta general en Europa, la división se desplegaría en operaciones contracarro flexibles, además de en la captura de puntos estratégicos, el apoyo aerotransportado de las posiciones amenazadas y el bloqueo de las rutas vitales. Pero, de momento, el 2 REP pertenece a la "Alerta Avispa", que le obliga a estar constantemente disponible para un despliegue sorpresa en cualquier parte del continente africano. Es por esta razón que las unidades del regimiento son enviadas por rotación a Djibouti y a otras bases en misiones de entre cuatro y seis meses de duración. Cada una de las compañías constitutivas del regimiento está entrenada en todas las complejas técnicas de la guerra moderna. Bien adiestrado en operaciones conjuntas con el Ejército, la Armada y Fuerza Aérea francesas, el 2 REP posee el potencial necesario para cada tipo de combate, incluidas acciones de comandos (aerotransportadas o en tierra), maniobras a gran escala, asaltos anfibios y operaciones defensivas.





Extremo izquierdo, de arriba a abajo: Los paracaidistas se despliegan al igual que una infantería de reacción rápida desde un SA330 Puma; el arma más peculiar de los comandos del regimiento paracaidista es quizá la ballesta. Miembros de la 3.ª Compañía, la unidad anfibia del 2 REP, son transportados con sus trajes de goma al área de operaciones; el sistema de cable y polea puede bajar a un grupo de combate desde una posición alta en un periodo de tiempo extremadamente corto. Izquierda: Un comando del 2 REP con un FA MAS de 5,56 mm y radio de campaña.

anfibia y de montaña. Es, a la vez, tirador de élite, radiotelegrafista, saboteador entrenado y médico.

Cada unidad del regimiento se especializa también en uno de los elementos de la amplia variedad de operaciones que el 2 REP es capaz de organizar. Así, el entrenamiento subsiguiente del regimiento se organiza en los tres niveles del soldado individual, su unidad o equipo concreto, y la coordinación de los distintos equipos en el regimiento como conjunto. Hay una unidad, la Compañía de Plana Mayor y Mando (CCS), cuya función especial es precisamente esta coordinación total de mando y administración. Organiza la burocracia, la contabilidad, el material, la comida, las reparaciones, las comunicaciones, etcétera. Su personal es instruido dentro del Regimiento de Entrenamiento de la Legión o bajo uno de los diversos programas de preparación del Ejército.

La Compañía de Exploración y Apoyo (CEA) es, sin duda, la unidad más esencial y de campo más amplio. Sus seis partes son: dos secciones contracarro Milan, una sección de morteros pesados, una de defensa antiaérea, una de exploración en *jeeps* o motocicletas y, finalmente, una de asalto. Esta última incluye a los famosos paracaidistas de asalto de la Legión entrenados en Pau. El adiestramiento con los misiles contracarro Milan, cañones antiaéreos y morteros lleva entre uno y dos meses en la base.

La 1.ª Compañía se especializa en la guerra contracarro, las técnicas de comando y el ataque sobre objetivos específicos. Su experiencia parte de un exhaustivo adiestramiento en el Centro Nacional de Entrenamiento de Comandos (CNEC) en Montlouis y, en su curso de asalto en Córcega tienen que sortear obstáculos que van de los 5 a los 10 m de altura.

La 2.ª Compañía se centra en la guerra de montaña y está respaldada por un centro de entrenamiento en el paso de Vergio, a 1 300 m de altura en las montañas corsas. Cada legionario de esta compañía es preparado para el esquí militar en un curso de dos semanas en Montgenève o Briançon, en los Alpes franceses, donde también puede especializarse en montañismo con un curso similar de alpinismo. Los suboficiales pueden pasar por la Escuela de Entrenamiento de Alta Montaña en Chamonix para conseguir más cualificaciones especializadas. La proporción de aprobados en todos estos cursos es impresionante: por ejemplo, 84 de 90 candidatos en un reciente curso de especialización en alpinismo.

La 3.ª Compañía se ocupa de operaciones anfibias. Su función consiste en proporcionar al regimiento equipos capaces de llevar a cabo misiones de reconocimiento aerotransportado y de sabotaje en territorio enemigo. Su centro de operaciones anfibias está en el mismo Calvi, donde se enseña a los jóvenes legionarios el submarinismo y el empleo de los botes neumáticos. Cursos de dos semanas a un mes de duración conducen a la especialización como buceador de asalto o piloto de bote.

La 4.ª Compañía está entrenada para acciones tras las líneas enemigas y se compone de francotiradores y expertos en demolición o sabotaje. La preparación para estos trabajos, que dura un mes, tiene lugar en el seno de la unidad.

Con estos elementos coordinados, el regimiento puede desplazarse por mar o por aire a cualquier tipo de terreno. Sus hombres, altamente cualificados, respaldados por los mejores equipos disponibles y un continuo programa de adiestramiento, forman una fuerza que puede ser movilizada en cualquier teatro de operaciones, contra cualquier tipo de amenaza. Siempre dignos de confianza, los hombres del 2 REP están constantemente preparados para añadir nuevos honores a los ya conseguidos por el regimiento en las guerras de Indochina y Argelia.

EXPERIENCIA DE COMBATE

El 1.er Escuadrón recibió sus primeros Hawker Hurricane en octubre de 1938. Inmediatamente después del estallido de la guerra, el 1.° se trasladó de su base habitual en Tagmere (Sussex), al norte de Francia, y comenzó a operar desde Octeville, cerca de Le Havre. Era uno de los cuatro escuadrones de caza de la RAF que formaban el componente aéreo de la Fuerza Expedicionaria británica, destinada a suministrar apoyo aéreo para el desembarco en las costas septentrionales de Francia. A finales de setiembre de 1939, el 1.er Escuadrón se desplazó a Norrent-Fontes, cerca de St Omer. Trasladado a Vavincourt, cerca de Bar-le-Duc, al mes siguiente, la principal misión del escuadrón consistió en proteger a los bombarderos ligeros Fairey Battle de la Fuerza de Interdicción Aérea Avanzada (AASF), que habían sido diezmados por los cazas de la *Luftwaffe*. Los escuadrones 1.° y 73.° fueron transferidos al control operacional de la 67.ª Ala para estos fines. El clima y la larga acumulación de fuerzas alemanas a lo largo de la frontera francesa desembocó en un descanso para el escuadrón durante los primeros ocho meses de la guerra. Sin embargo, la experiencia obtenida por el 1.er Escuadrón durante sus patrullas por la frontera franco-alemana resultaría posteriormente muy valiosa. El 31 de octubre de 1939, el oficial piloto Peter Mould estrenó las victorias del escuadrón al derribar un avión de reconocimiento Dornier Do 17. Más victorias siguieron el 23 de noviembre, pero tras ello, las operaciones cesaron prácticamente hasta marzo de 1940. Durante ese mes, el 1.er Escuadrón consiguió numerosos triunfos. El día 29, un Messerschmitt Bf 109 fue derribado por el teniente de patrulla Paul Richey, y el primer Bf 110 cayó bajo las ametralladoras del teniente de patrulla "Johny" Walker el mismo día. El 1 de abril tres pilotos de la Patrulla "B" trabaron combate con nueve Bf 110 cerca de la frontera de Luxemburgo y todos consiguieron derribar un adversario.

Cuando los ejércitos alemanes avanzaron sobre Francia y los Países Bajos el 10 de mayo de 1940, se envió a los Hurricane del 1.er Escuadrón de la RAF a hacer frente a los invasores.

El repliegue protagonizado por el 1.er Escuadrón durante la batalla de Francia merece considerarse como uno de los mejores ejemplos de combate contra un enemigo muy superior en la historia de la *Royal Air Force*. Durante diez días de mayo de 1940, los Hawker Hurricane del escuadrón estuvieron casi continuamente en combate y a menudo realizaron varias misiones al día contra poderosas formaciones de la *Luftwaffe*. En el mismo período se vio forzado a trasladarse de base en tres ocasiones, en mitad del caos y la confusión creada por la retirada del Ejército francés. Es más, a lo largo de esta penosa experiencia, el escuadrón permaneció como una unidad de combate cohesionada y eficaz, y contra la pérdida de sólo cinco pilotos reclamó un total de 87 victorias.

El jefe de escuadrón P.J.H. Halahan, comandante de la unidad desde mayo de 1939, afirmó del 1.° que "ningún oficial jefe podría haber deseado un escuadrón mejor". Halahan, apodado el "Toro", entrenó a sus pilotos para combatir en equipo y descartó las tácticas del "lobo solitario". "La consigna del escuadrón era la cautela", recordaba el oficial de vuelo Paul Richey, "abstenerse de acciones temerarias y olvidarse del individualismo". Fue una doctrina adecuada, como refrendó la heroica actuación del escuadrón durante las intensas batallas aéreas que seguirían.

En la primavera de 1940, la experiencia de los dos meses anteriores había demostrado al 1.er Escuadrón que las tácticas de caza de la RAF, en las que se habían entrenado cuidadosamente antes de la guerra, estaban totalmente desfasadas para las condiciones del período bélico. La principal desventaja que no se tuvo en cuenta era la posibilidad de encontrar formaciones de bombarderos con escolta. Para combatir con los cazas enemigos de modo eficaz, era esencial mantener una buena vigilancia; por lo tanto, el escuadrón comenzó a emplear los dos aviones traseros de una formación de cinco cazas como escoltas para prevenir ataques por sorpresa por la espalda. Halahan estaba determinado a combatir las formaciones enemigas con toda la potencia disponible, con una patrulla destacada para atraer a los cazas de escolta mientras que las otras atacaban a los bombarderos. El historiador del escuadrón, Michael Shaw, plasmaba así el ambiente de la época:

"En Vavincourt, la promesa de un espléndido verano había sido precedida por las fragancias del campo que envolvía las formas de los Hurricane en aquellas prolongadas tardes. El aire estaba cargado de sonidos agrestes. Un sentimiento de inquietud comenzó a extenderse por todo el escuadrón, pues aquello parecía la calma que siempre preludia a un aguacero tempestuoso".

El tan esperado acontecimiento sucedió en la mañana del 10 de mayo. El sonido de los disparos de la artillería pesada ofreció al escuadrón un claro indicio de lo que podría ocurrir. A las 05,00 horas despegó la patrulla "B", seguida poco tiempo después por la "A". Ambas se encontraron con aviones enemigos y cada una de ellas reclamó el derribo de un bombardero. Luego se ordenó al 1.er Escuadrón que se trasladara a Berry-au-Bac, desde donde era más fácil realizar salidas de escolta a bombarderos, además de proporcionar a las bases de la AASF (*Advanced Air Striking Force*, fuerza de interdicción aérea avanzada) cobertura aérea. En ruta hacia el nuevo aeródromo, la patrulla "B" se encontró en mitad de una formación de bombarderos alemanes y derribó tres de ellos. El oficial piloto L. Lorrimer fue alcanzado por el fuego defensivo de un bimotor y se vio obligado a lanzarse en paracaídas. Esa misma tarde la base de Berry-au-Bac fue atacada por bombarderos alemanes, que pillaron al escuadrón desprevenido; sin embargo, no hubo bajas.

Aunque los Hurricane estaban preparados en la mañana del 11 de mayo, no despegaron para atacar la incursión de la *Luftwaffe* sobre Reims; la responsabilidad del escuadrón residía en la defensa de los aeródromos de los bombarderos. Sin embargo, como el cuartel general de la AASF se encontraba en plena ciudad, el jefe de escuadrón Halahan no se sorprendió cuando se modificaron las órdenes para que éstas incluyeran la defensa de la misma. A las 08,00 se informó que una formación enemiga se dirigía hacia Berry-au-Bac. El escuadrón despegó para interceptarla y obligó a los intrusos a volverse sin alcanzar el objetivo. Richey reclamó haber averiado un Dornier Do 17, pero su propio caza quedó dañado tras el combate y aterrizó en el aeródromo francés de Mézières, plagado de cráteres de las bombas. Esa misma tarde la patrulla "B" escoltó una formación de





Los hombres del 1.er Escuadrón fueron transformados en una unidad de combate altamente eficaz por su oficial en jefe, P.J.H. Halahan (abajo, en el centro, con chaqueta de vuelo de cuero). Detrás de él y a su derecha está el oficial piloto Peter Mould, que consiguió la primera victoria del escuadrón sobre Francia. Arriba: Varios Hurricane rompen la formación al avistar al enemigo. Arriba, izquierda: un Heinkel He 111 explosiona en una bola de humo y fuego.

bombarderos Battle a Rethel y, tras avistar un grupo de Bf 109, se enzarzó en combate con ellos y derribó tres.

La acción más intensa del día, empero, se produjo poco después del regreso de la patrulla "B". Se informó que una fuerte formación enemiga se aproximaba a Reims y cinco Hurricane de la patrulla "A" despegaron para interceptarla. Se aproximaron a un grupo de unos treinta Do 17, escoltados por quince Bf 110. Los

FUERZA HURACÁN

honores se dividieron por igual, ya que el jefe de la patrulla "A", el teniente de patrulla P. R. "Johmmy" Walker, Richey, los oficiales de vuelo M.H. "Hilly" Brown y J.I. Kilmartin, y el sargento F.J. Soper, reclamaron cada uno dos derribos. El Hurricane de Richey se incendió a raíz de la pasada frontal de un Bf 109, pero él consiguió escapar ileso al saltar en paracaídas. La explicación de Richey de los momentos iniciales de este combate ofrece un claro ejemplo de la velocidad y confusión de la acción, típica de un combate cerrado:

"Nos lanzamos rápidamente y muy agrupados y cada uno atacó a un 110 después de maniobrar para ponerse a su cola. Seleccioné el más atrasado de una pareja que volaba en línea y viraba a babor. El 110 se separó de su compañero cuando yo había descrito medio círculo y seguía su ascensión, pero fácilmente viré y le disparé hasta que estuve a 40 m, tras lo cual le envié otra corta ráfaga con una deflexión de tres cuartos. Para mi sorpresa una masa de fragmentos vino sobre mí –piezas del capó del motor y pedazos de la cubierta de la cabina– cuando pasé por encima de él, todavía en mitad del viraje a la izquierda, y vi con horror como entraba en barrena en mitad de un penacho de humo negro. Recuerdo que pensé "Dios, ¡que horrible!" cuando, de repente, su cola se dobló y se desprendió, mientras las llamas alcanzaban el fuselaje. Entonces observé como se abría un pequeño paracaídas blanco... ¡Bien!

Apenas había pasado medio minuto y aún miraba a mi alrededor tranquilamente cuando vi caer a otros cuatro Bf 110 –uno con la cola segada, un segundo en barrena, un tercero envuelto en llamas y el cuarto en pleno viraje de 45 grados y perdiendo velocidad, mientras un Hurricane le disparaba desde detrás hasta conseguir que surgieran primero una serie de destellos y luego enormes llamas de su fuselaje. Nunca lo olvidaré."

Los Bf 109 atacaban desde todos los lados y los pilotos de los Hurricane luchaban por sus vidas

El 12 de mayo el 1.er Escuadrón tomó parte en la misión de bombardeo más famosa de la Fuerza de Interdicción Aérea Avanzada: el ataque a los puentes del Mosa. Esta operación valió al oficial de vuelo D. E. Garland y a su observador, el sargento Thomas Gray, ambos del 12.º Escuadrón, la Cruz Victoria a título póstumo. El propio Halahan dirigió a los ocho Hurricane de escolta, que estaban encargados de limpiar el área que los bombarderos Battle del 12.º Escuadrón iban a atacar y –se esperaba– de ocuparse de los cazas alemanes.

Se toparon durante su vuelo hacia los puentes con numerosas pequeñas formaciones de Bf 109, pero en el momento en que los Battle comenzaron realmente su bombardeo fue cuando se desarrollaron los combates aéreos. Con todo, a pesar de que el 1.er Escuadrón había conseguido mantener a los cazas de la *Luftwaffe* lejos de los vulnerables bombardeos, los cañones antiaéreos que rodeaban los puentes diezmaron a los británicos. En ese momento los Bf 109 comenzaron a atacar desde todas direcciones y los pilotos de los Hurricane luchaban por sus vidas. El



Fotografía principal: Un descanso bien merecido, pero breve, para los pilotos del 1.er Escuadrón. Superior, izquierda: El sargento Arthur Clowes tenía un método único para marcar sus victorias; cada vez que derribaba un avión enemigo, pintaba una nueva franja en la avispa. Superior centro: El teniente de patrulla Richey, uno de los primeros ases del 1.er Escuadrón.

Derecha: El P3395 'JK B', el Hawker Hurricane Mk I usado por el sargento Clowes. El 1.er Escuadrón recibió sus primeros Hurricane justo antes del estallido de la II Guerra Mundial.



El 10 de mayo de 1940, el ejército alemán lanzó su ofensiva contra Francia y los Países Bajos. Mientras los ejércitos británico y francés luchaban por contener el avance, el 1.º Escuadrón de la RAF pugnaba con la Luftwaffe por conseguir el control de los cielos. Los Hurricane del 1.º Escuadrón estuvieron en acción continuamente hasta el 18 de junio.

EL HAWKER HURRICANE

El Hurricane fue el sucesor del elegante biplano Hawker Fury y el caza británico numéricamente más importante en servicio hasta el final de 1940. Fue el primer avión de la RAF capaz de superar las 300 millas por hora (480 km/h) y participó en la valiente defensa de Gran Bretaña durante la batalla de Inglaterra. La rapidez con que el Hurricane entró en servicio operativo fue considerable; se hicieron las primeras entregas al 111.º Escuadrón, sólo dos meses después de que volase el primer avión de serie. Este rápido despliegue demostró la fé de los jefes de la RAF en este versátil aparato. Impulsado por un motor Rolls-Royce Merlin II, el Hurricane tenía una velocidad máxima de 510 km/h a 5 300 m y un alcance normal de 840 km. El Mark I estaba armado con ocho ametralladoras de 7,7 mm, cuatro en cada ala para disparar por fuera del disco de la hélice. Variantes posteriores utilizaron armamentos diferentes: por ejemplo, el Hurricane IIB tenía 12 ametralladoras Browning, con el ala reforzada para llevar dos bombas de 113 kg o una de 226 kg. Aunque la velocidad del Hurricane era inferior a la del Bf 109 alemán, resultó capaz de dar la talla frente a éste merced a su superior maniobrabilidad. El último Hurricane se entregó a la RAF en setiembre de 1944.

oficial en jefe dio cuenta de uno de los alemanes antes de que su caza fuera alcanzado por un proyectil y, con su motor rateando, se viera forzado a dejar el combate y dirigirse hacia territorio aliado. Sin embargo, antes de posarse en emergencia, se internó en mitad de un grupo de lentos aviones de enlace alemanes y rápidamente derribó a dos de ellos. El oficial de vuelo Leslie Clisby, un joven y agresivo australiano, se topó también con esos mismos aparatos en su camino de regreso y derribó a otros tres. Sólo él, Kilmartin y Brown regresaron a Berry-au-Bac. El oficial piloto Lewis tuvo que saltar en paracaídas desde su averiado Hurricane, mientras que los restantes pilotos tuvieron éxito en sus aterrizajes forzosos lejos de su base. A pesar del violento combate sostenido durante ese día, ninguno de los pilotos del escuadrón fue herido de consideración y entre todos reclamaron un total de 12 cazas enemigos destruidos.

El oficial piloto Billy Drake se convirtió en la primera baja del 1.er Escuadrón, cuando el 13 de mayo fue derribado y herido por el ataque de un Bf 110. Sin embargo, los Hurricane continuaron en la brecha y, al día siguiente, reclamaron 16 derribos por la pérdida de un sólo caza, obligado a aterrizar de fortuna. La acción de ese día fue especialmente propicia para Clisby. Atacó a un bombardero Heinkel He 111, al que obligó a realizar un aterrizaje de emergencia en mitad de un sembrado. Al observar que los tripulantes escapaban, aterrizó junto a su víctima y, pistola en mano, detuvo a los pilotos alemanes.

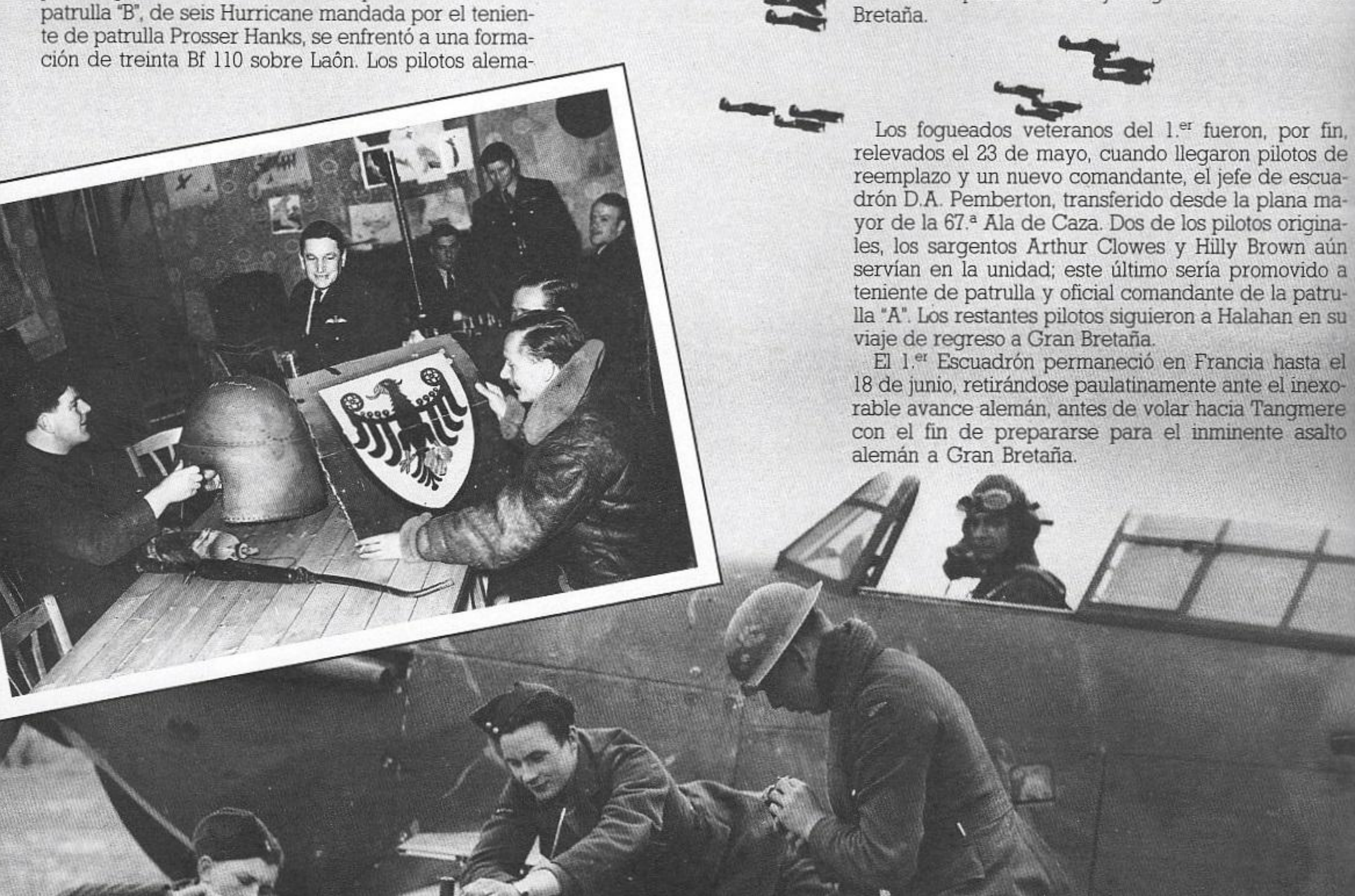
En la tarde del 15 de mayo el escuadrón sufrió sus peores pérdidas de toda la campaña francesa. La patrulla "B", de seis Hurricane mandada por el teniente de patrulla Prosser Hanks, se enfrentó a una formación de treinta Bf 110 sobre Laôn. Los pilotos alemanes, que superaban a sus oponentes en una proporción de cinco a uno, combatieron muy bien, confiados en su superioridad numérica. Ante esta situación, el 1.º peleó con una tenacidad sin precedentes. Prosser Hanks, después de derribar un caza enemigo, se vio obligado a lanzarse en paracaídas. El oficial piloto Peter Mould fue más afortunado y abatió dos de sus oponentes antes de quedarse sin munición y retirarse del combate. Otros dos pilotos británicos reclamaron victorias, pero al regresar a la base se descubrió que Clisby y Lorrimer no lo hacían. Nunca volvieron y, presumiblemente, murieron en el combate.

El avance de los ejércitos alemanes forzó al 1.er Escuadrón a abandonar su aeródromo el 16 de mayo y trasladarse hacia el sur, a Conde-sur-Marne, donde compartió la base con los Bristol Blenheim del 114.º Escuadrón. Por entonces, todos los pilotos se hallaban extenuados debido al ritmo continuo de las salidas de combate. Halahan recuerda que todo el mundo durmió después de comer aquella tarde. Dos días después tuvieron que trasladarse de nuevo, esta vez al improvisado aeródromo de Anglure, cerca de Pleurs.

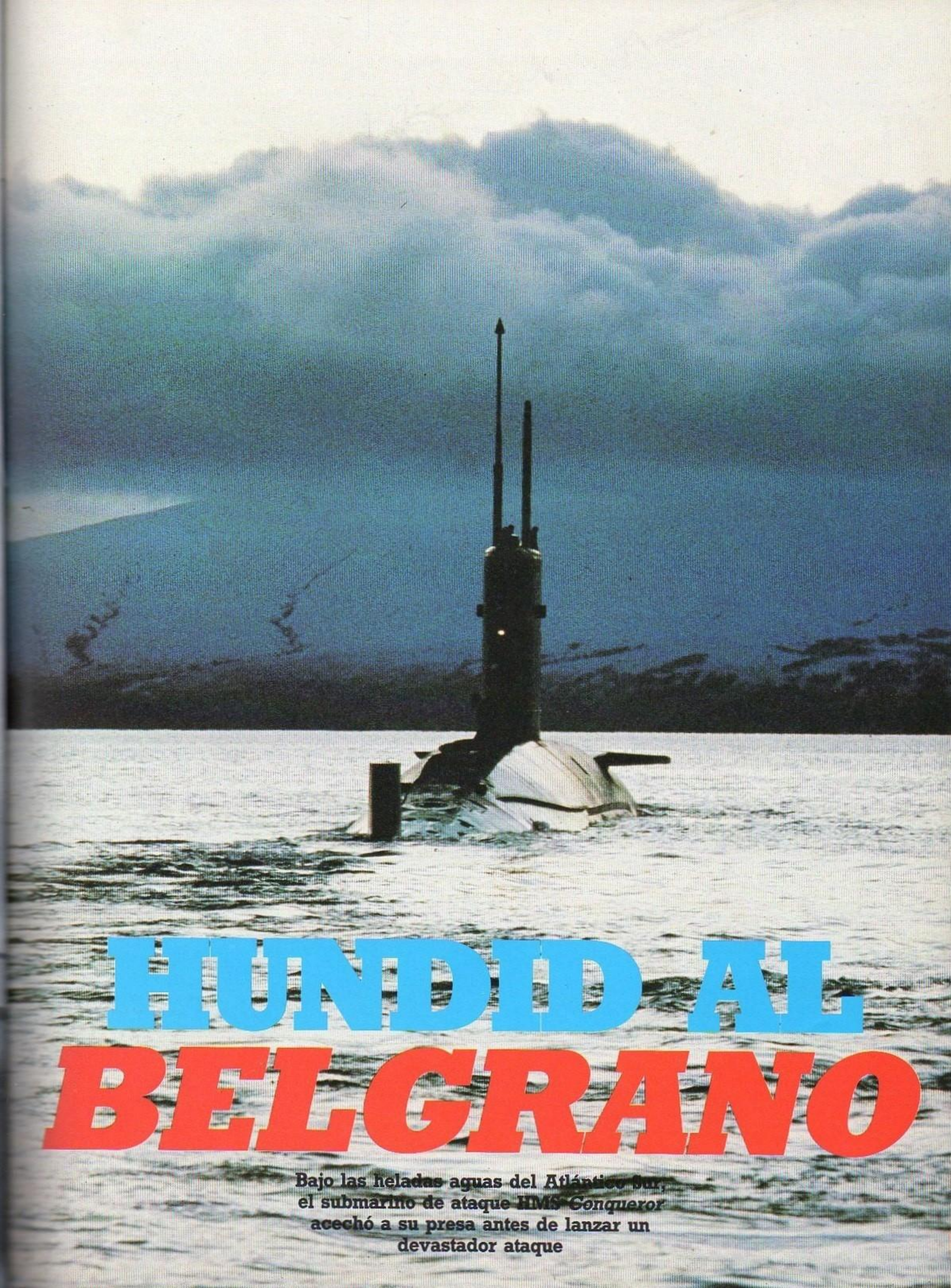
A pesar del estrés al que se veían sometidos sus pilotos, el 1.er Escuadrón aún era una fuerza reconocible como tal. El 19 de mayo, diez Hurricane arremetieron contra una formación de He 111 y derribaron ocho de ellos. Una parte de las victorias se debió a Richey, que destruyó tres bombarderos antes de tener que realizar un aterrizaje de emergencia tras ser herido de gravedad. Fue trasladado apresuradamente a un hospital de París y luego evacuado a Gran Bretaña.

Los fogueados veteranos del 1.er fueron, por fin, relevados el 23 de mayo, cuando llegaron pilotos de reemplazo y un nuevo comandante, el jefe de escuadrón D.A. Pemberton, transferido desde la plana mayor de la 67.ª Ala de Caza. Dos de los pilotos originales, los sargentos Arthur Clowes y Hilly Brown aún servían en la unidad; este último sería promovido a teniente de patrulla y oficial comandante de la patrulla "A". Los restantes pilotos siguieron a Halahan en su viaje de regreso a Gran Bretaña.

El 1.er Escuadrón permaneció en Francia hasta el 18 de junio, retirándose paulatinamente ante el inexorable avance alemán, antes de volar hacia Tangmere con el fin de prepararse para el inminente asalto alemán a Gran Bretaña.



El Hawker Hurricane, un avión increíblemente robusto, tenía unas impecables características de gobierno. Más aún, su estructura de tubos de metal revestida en tela hacía el trabajo del personal de tierra (inferior) muchísimo más fácil. El diseño de la cabina proporcionaba al piloto buena visibilidad en todas direcciones, mientras que la amplia vía del tren suministraba la estabilidad necesaria para el aterrizaje en las pistas provisionales del norte de Francia, a menudo sembradas de cráteres de bombas. Abajo: Una formación de Hurricane se destaca sobre un cielo vespertino durante una patrulla. Abajo, izquierda: Motivo de celebración en el comedor de oficiales. Tras conseguir seis victorias más, tres pilotos del 1.er Escuadrón examinan recuerdos de los aviones que han derribado.



HUNDID AL BELGRANO

Bajo las heladas aguas del Atlántico Sur, el submarino de ataque HMS *Conqueror* acechó a su presa antes de lanzar un devastador ataque



CONQUISTADOR SILENCIOSO

El HMS *Conqueror* fue botado en 1967 y alistado cuatro años después como uno de los sucesores del tipo "C" (Churchill) de la clase "Valiant", los primeros submarinos nucleares de construcción totalmente británica. Su eslora es de 87 m, su manga es de 10,11 m y tiene un calado de 8 m. Sumergido, el *Conqueror* desplaza 4 900 toneladas. La tripulación se compone de 103 hombres y, aunque el espacio es reducido, las condiciones han mejorado mucho desde los días de la II Guerra Mundial. Hay un pequeño reactor nuclear alojado en el combés y el calor generado por éste se convierte en vapor que hace funcionar una turbina, acoplada a su vez al eje principal (por medio de un engranaje). Los 15 000 hp que genera mueven una única hélice. El submarino es capaz de una velocidad máxima en inmersión de 28 nudos, pero en superficie se reducen a 15 ó 20, según el estado de la mar. El *Conqueror* está armado con torpedos de corto alcance Mark 8 y de largo alcance Tigerfish, filoguiados y que permiten al comandante del submarino conducir el arma hasta el blanco elegido, a distancias de más de 30 km, antes de que el propio buscador activo del torpedo asuma la función. Se ha dudado de la fiabilidad del Tigerfish, y ésta pudo haber sido una de las razones del uso de Mark 8 para hundir al *Belgrano*. El tercer sistema de armas del *Conqueror* es el misil antibuque Harpoon, que se puede disparar mientras el submarino está sumergido. El alcance máximo del Harpoon es de unos 95 km y está dotado con una ojiva de 225 kg.

En la tarde del 30 de abril de 1982, los sonaristas del submarino nuclear de ataque HMS *Conqueror* establecieron contacto a larga distancia con un grupo de buques situados a unos 80 km de la isla de los Estados, cerca de la Argentina continental. El comandante del *Conqueror*, capitán de fragata Christopher Wreford-Brown, ordenó aproximarse al grupo. En la mañana del 1 de mayo, el submarino ascendió a cota periscópica para buscar a sus presas, los dos destructores argentinos *Hipólito Bouchard* y *Piedra Buena*, y el crucero *General Belgrano*, que repostaban de un buque cisterna. El mar estaba tranquilo y, gracias a una excelente visibilidad, el submarino pudo observar sus movimientos desde una distancia de 3 650 m. Wreford-Brown informó de su presencia al Cuartel General de la Flota en Gran Bretaña vía satélite y, como los buques argentinos estaban fuera de la Zona de Exclusión Total, mandó descender y seguirlos pacientemente desde la discreta distancia de 9 000 m, a la espera de nuevas órdenes.

Sollado marinería
Camareta oficiales
Timón de inmersión
Torre de escape
Tubos de lanzar
Locales fríos

La *Royal Navy* consideró al *Belgrano* y sus dos escoltas como una amenaza potencialmente grave para la Fuerza Operacional británica situada ahora al noreste de las islas Malvinas. Se solicitó la eliminación del grupo del *Belgrano* pero, en vista de la compleja situación política existente –las negociaciones de paz aún persistían–, cualquier decisión de ataque concernía a una autoridad más alta. El Jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante sir Terence Lewin, llegó a Chequers para discutir la situación con la Primer Ministro y descubrió que también ella era partidaria de una acción directa. A las 14,00, hora local, del 2 de mayo, Wreford-Brown recibió la orden de proceder con las operaciones ofensivas y, tras decidirse por el crucero, comenzó su secuencia de ataque. El mensaje de Londres constituyó la sentencia de muerte del desprevenido *Belgrano*.

La reacción británica a la invasión argentina de las Malvinas la noche del 1 de abril había sido muy rápida. Al día siguiente de la captura de Puerto Argentino, el HMS *Conqueror* estaba en su base de Faslane, en el Lago Gare, en la costa occidental de Escocia, preparando pertrechos para un viaje al Atlántico Sur. A bordo también subieron 14 hombres del Servicio Especial de Botes (SBS), además de la dotación del submarino, para operaciones anfibias clandestinas. En la tarde del 4 de abril, el submarino zarpó del lago Gare, se sumergió, e inició el largo viaje hacia el Atlántico Sur. Capaz de una velocidad de 25 nudos sostenidos las 24 horas, el *Conqueror* surcó con rapidez el Atlántico a profundidades en torno a los 120 m, aunque ascendía a cota periscópica cada 30 horas.

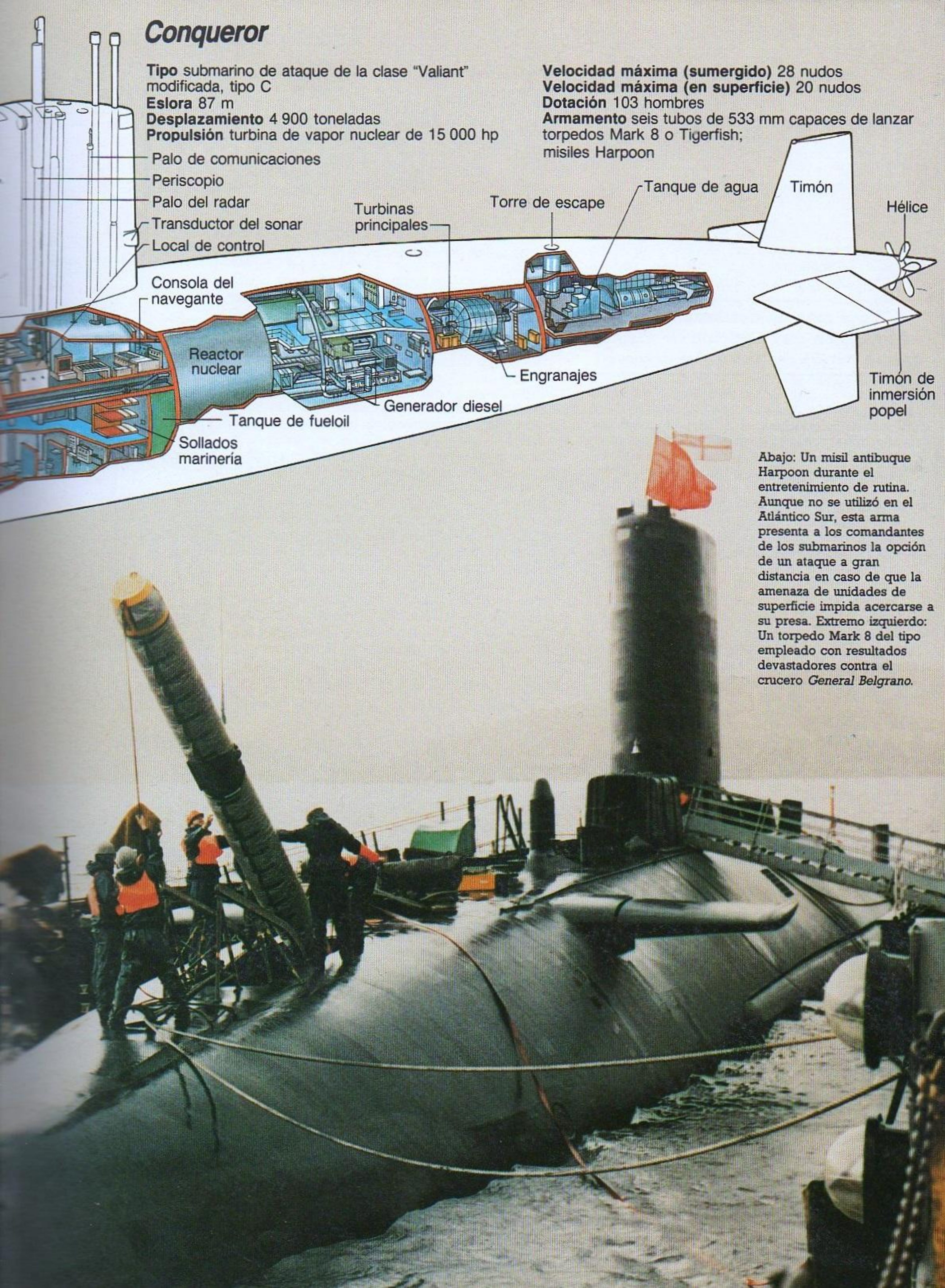
El 10 de abril, el *Conqueror* recibió órdenes de seguir hasta Georgia del Sur. A partir de ahí comenzaron los preparativos para el conflicto: los SBS estudiaron las acciones que debían realizar en Georgia del Sur, mientras que en el taller del submarino se improvisaba un afuste de cañón, por si eran atacados en la superficie durante la realización de las operaciones anfibias. El 19 de abril, el *Conqueror* llegó cerca de Georgia del Sur y desembarcó su patrulla del SBS para una misión de reconocimiento, antes de abandonar la isla y comenzar su misión antibuque en los alrededores de la zona.

Los días siguientes transcurrieron con patrullas rutinarias hasta 160 km al norte de Georgia del Sur; no se avistaron buques enemigos y, el 23 de abril, se ordenó al *Conqueror* unirse al grupo principal de batalla, ahora junto a las Malvinas. Sin embargo, al día

Página 1561: Los SSN de la *Royal Navy* desempeñaron un papel insustituible durante el conflicto del Atlántico Sur. Capaces de permanecer sumergidos hasta 112 días, su presencia confinó en sus puertos a la flota argentina tras el hundimiento del crucero *General Belgrano*

Conqueror

Tipo submarino de ataque de la clase "Valiant" modificada, tipo C
Eslora 87 m
Desplazamiento 4 900 toneladas
Propulsión turbina de vapor nuclear de 15 000 hp
Velocidad máxima (sumergido) 28 nudos
Velocidad máxima (en superficie) 20 nudos
Dotación 103 hombres
Armamento seis tubos de 533 mm capaces de lanzar torpedos Mark 8 o Tigerfish; misiles Harpoon



Abajo: Un misil antibuque Harpoon durante el entretenimiento de rutina. Aunque no se utilizó en el Atlántico Sur, esta arma presenta a los comandantes de los submarinos la opción de un ataque a gran distancia en caso de que la amenaza de unidades de superficie impida acercarse a su presa. Extremo izquierdo: Un torpedo Mark 8 del tipo empleado con resultados devastadores contra el crucero *General Belgrano*.

siguiente, se revocó la orden y se le mandó regresar a Georgia del Sur para compensar la presencia en aquellas aguas del submarino argentino *Santa Fe*. El *Conqueror* no pudo establecer contacto con el submarino enemigo, pero la amenaza se esfumó cuando, el 25 de abril, varios helicópteros de ataque de los buques británicos averiaron al *Santa Fe* en superficie. El mismo día, un desembarco británico en Georgia del Sur trajo consigo la rendición argentina de la isla. Ya no había necesidad de que los hombres del SBS permaneciesen en el *Conqueror*, pues éste iba a reanudar su labor antibuque y, el 27 de abril, un helicóptero los trasladó a bordo del HMS *Antrim*. Esto dejó libre al *Conqueror* para marchar hacia las Malvinas y situarse en posición al sudoeste de las islas.

"Pasé más de dos horas para situarme en una posición de ataque por la banda de babor del crucero"

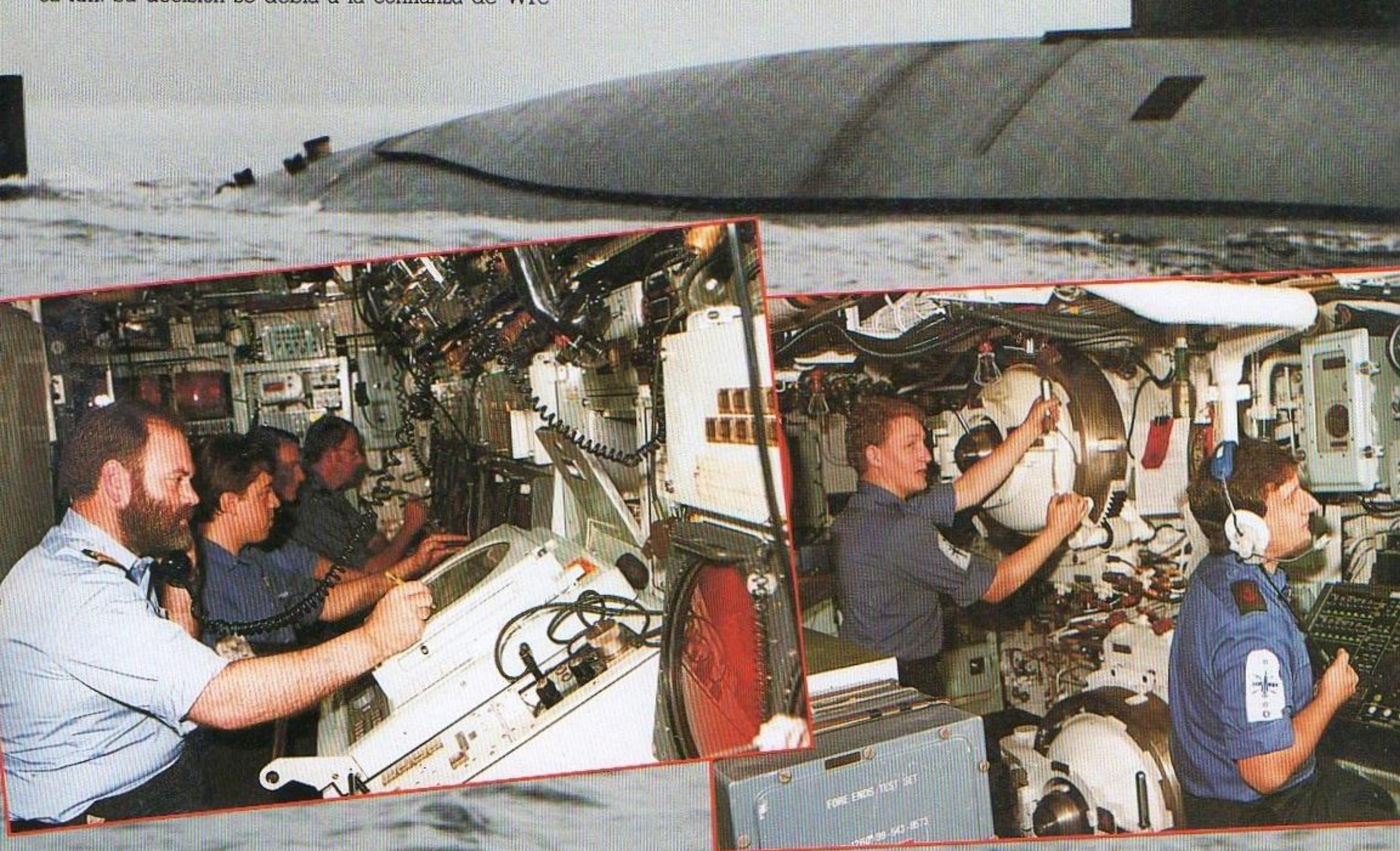
El *Belgrano* y sus dos escoltas habían dejado el puerto de Ushuaia en la Tierra del Fuego el 26 de abril y, al mando del capitán de navío Héctor Bonzo, comenzaron a patrullar el área entre la Tierra de Fuego y la Zona de Exclusión Total, de un radio de 200 millas. Equipado con sofisticados radares de vigilancia neerlandeses, la función del *Belgrano* consistía en detectar cualquier amenaza posible desde el sur, ya fuese una incursión británica o una entrada oportunista en el conflicto por parte de sus hostiles vecinos de Chile. El *Belgrano* zigzagueó por su área de patrulla y, al carecer de equipo moderno de sonar, ni él ni sus escoltas pudieron detectar la presencia del *Conqueror*, que les acechaba silenciosamente desde las primeras horas del 1 de mayo.

Mientras el submarino empezaba a acercarse al *Belgrano*, el capitán de fragata Wreford-Brown ordenó a su oficial torpedista, Billie Budding, cargar los tubos con torpedos Mark 8, excedentes de la II Guerra Mundial, en lugar de los Tigerfish Mark 24 filoguiados, más avanzados y con un alcance máximo de 32 km. Su decisión se debía a la confianza de Wreford-Brown en la capacidad del *Conqueror* de situarse a corta distancia de su presa. Aunque el Mark 8 tenía un alcance menor que el Tigerfish, llevaba una cabeza de combate más potente y, en opinión de Wreford-Brown, necesaria para perforar el grueso blindaje del *Belgrano* y su pantoque antitorpedos. Wreford-Brown observaba a través del periscopio y dirigía las operaciones al mismo tiempo. Él explicaría después así los complicados entresijos de un ataque submarino:

"Pasé más de dos horas para situarme en una posición de ataque por la banda de babor del crucero. Aún era de día. La visibilidad era variable; en una ocasión lo perdí de vista a 1 800 m. Me sumergía para acercarme y emergía para observarlo, aunque a cota periscópica perdíamos terreno. Hice esto cinco o seis veces. Ellos no utilizaban sonar y se limitaban a zigzaguear suavemente a 13 nudos. En dos ocasiones estuve en una razonable posición de disparo, pero se apartaron unos grados. Por fin los tuvimos por la banda de babor, con los dos destructores situados a su estribor."

La atmósfera dentro del submarino estaba electrizada, mientras los miembros de la tripulación en la sala de control se esforzaban por oír las instrucciones de Wreford-Brown. A las 15,57 se dio la orden de disparo y se lanzaron tres torpedos Mark 8. Los hombres esperaron silenciosos mientras los segundos transcurrían y los torpedos corrían hacia sus objetivos situados a 1 280 m. Tras 43 segundos, se oyeron dos explosiones y a través del periscopio Wreford-Brown vio una inmensa bola de fuego anaranjado en el *Belgrano*, seguida rápidamente por una segunda explosión. El tercer torpedo alcanzó al buque escolta *Hipólito Bouchard*, pero no explosionó. A bordo del jubiloso *Conqueror*, un suboficial escribió en su diario:

"La sala de control estaba alborotada, con 30 personas que gritaban y daban vivas. El capitán, en el periscopio de ataque, vociferaba las órdenes: 10



Abajo: Un SSN en superficie, mientras sus motores de alimentación nuclear le impulsan a través de las aguas. Inferior, de izquierda a derecha: Bajo la torreta o vela, varios tripulantes sirven el panel de control de los misiles Harpoon y los torpedos Tigerfish; en el extremo de proa del SSN, dos miembros de la tripulación esperan las instrucciones de disparo; cuando el comandante comprueba su posición, puede elegir entre dos periscopios, el de exploración, que suministra una excelente visión pero es muy evidente en la superficie, y el de ataque, más pequeño, por el que optaría si considerase que su submarino está en peligro inmediato; un torpedo Tigerfish a bordo de un SSN.

TACTICAS SUBMARINAS

Los submarinos nucleares de ataque (SSN) de la *Royal Navy* están pensados esencialmente para cumplir funciones ASW (antisubmarinas) contra submarinos soviéticos pero, además, tienen capacidad independiente de ataque y exploración contra unidades de superficie.

Diseñado para operar al máximo rendimiento cuando está sumergido, el submarino nuclear tiene una autonomía sólo limitada por su capacidad de víveres y suministros. Además, los SSN alcanzan velocidades impresionantes bajo el agua.

La clave de la guerra submarina es el dominio del sonido: aunque el agua actúa como una barrera para la radio, el radar, la luz, los rayos X y los infrarrojos, sí permite una fácil y rápida transmisión del sonido. En el agua, el sonido viaja a cuatro veces su velocidad en el aire y, gracias a sofisticados equipos de sonar, se pueden recoger señales desde distancias muy largas. Hay dos tipos de ecogoniómetros: el sonar pasivo (de escucha) y el activo (de transmisión). El primero proporciona al SSN un sistema de alerta temprana submarina que detecta objetos a grandes distancias y, lo más importante, lo hace sin delatar su posición. Sus limitaciones consisten en su incapacidad para suministrar detalles precisos sobre distancia y situación. Esta carencia se puede solucionar con el sonar activo, que se utiliza para conseguir una localización exacta del objetivo antes de un ataque. Sin embargo, el sonar activo tiene una gran desventaja, pues el sonido de su señal puede ser recogido por otros sonares enemigos y delatar así su posición.

Capaz de sumergirse a 300 m, el SSN puede esconderse detrás de un escudo invisible denominado "zona de sombra". Los cambios en la presión, temperatura y salinidad conforme aumenta la profundidad tienen un marcado efecto en el sonar, pues producen interferencias que impiden al buque de superficie conseguir una localización exacta del submarino.

El comandante del submarino iniciará su secuencia de ataque con una serie de aceleraciones a una profundidad de 120 m. Una vez cerca del objetivo, se asciende a cota periscópica para acechar visualmente y después adoptar una correcta posición de lanzamiento.

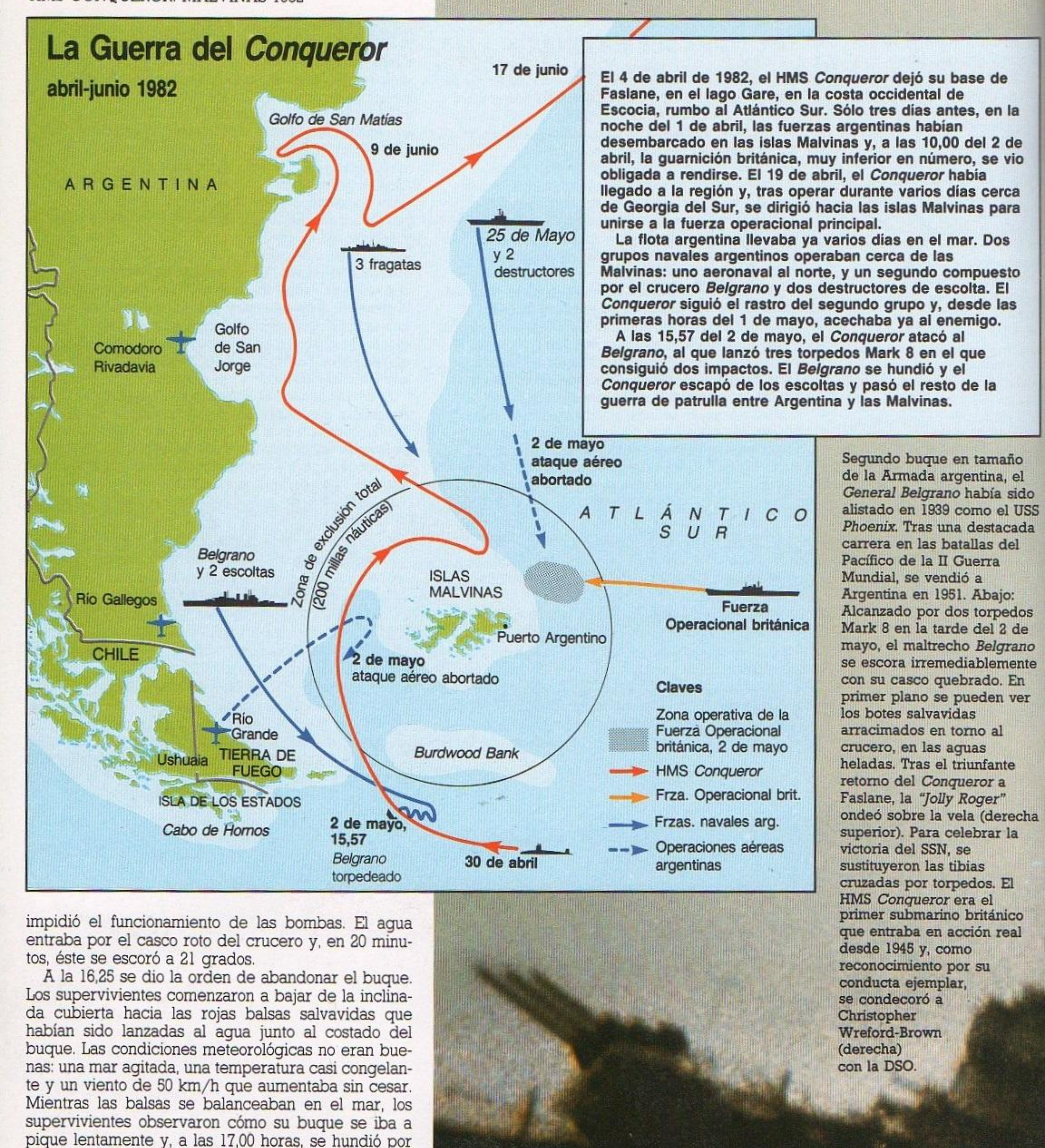
abajo, 30 a estribor, y media adelante, 130 atrás. Todos estaban histéricos, pataleaban y daban voces, y sólo se tranquilizaron después de dos o tres minutos."

Pocos minutos después del ataque, los operadores de sonar del *Conqueror* detectaron señales procedentes de los escoltas argentinos. Un oficial escribiría posteriormente:

"Descendimos... y al cabo de cinco minutos se oyó un fuerte estallido: una carga de profundidad. Todos quedamos paralizados, pero el patrón ordenó cortar para el contrataque y adoptamos medidas evasivas: nos sumergimos más todavía. Todo el buque estaba en silencio; de pronto, ya no resultaba divertido hacer lo que hacíamos. Ahora éramos las presas."

Mientras el *Conqueror* huía de los buques escoltas, el *Belgrano* comenzaba a hundirse. Cada torpedo estaba armado con una cabeza de combate de 367 kg de explosivo Torpex que, al detonar, desgarraron las cubiertas del crucero y eliminaron cualquier posibilidad de controlar los daños y salvar al *Belgrano*. De una tripulación de 1 138 hombres, el comandante estimó que unos 330 murieron debido a las explosiones iniciales. Además de las numerosas pérdidas, se fue la energía y la luz, lo que dejó el buque a oscuras e





Segundo buque en tamaño de la Armada argentina, el *General Belgrano* había sido alistado en 1939 como el USS *Phoenix*. Tras una destacada carrera en las batallas del Pacífico de la II Guerra Mundial, se vendió a Argentina en 1951. Abajo: Alcanzado por dos torpedos Mark 8 en la tarde del 2 de mayo, el maltrecho *Belgrano* se escora irremediablemente con su casco quebrado. En primer plano se pueden ver los botes salvavidas arracimados en torno al crucero, en las aguas heladas. Tras el triunfante retorno del *Conqueror* a Faslane, la *"Jolly Roger"* ondeó sobre la vela (derecha superior). Para celebrar la victoria del SSN, se sustituyeron las tibias cruzadas por torpedos. El HMS *Conqueror* era el primer submarino británico que entraba en acción real desde 1945 y, como reconocimiento por su conducta ejemplar, se condecoró a Christopher Wreford-Brown (derecha) con la DSO.

impidió el funcionamiento de las bombas. El agua entraba por el casco roto del crucero y, en 20 minutos, éste se escoró a 21 grados.

A la 16,25 se dio la orden de abandonar el buque. Los supervivientes comenzaron a bajar de la inclinada cubierta hacia las rojas balsas salvavidas que habían sido lanzadas al agua junto al costado del buque. Las condiciones meteorológicas no eran buenas: una mar agitada, una temperatura casi congelante y un viento de 50 km/h que aumentaba sin cesar. Mientras las balsas se balanceaban en el mar, los supervivientes observaron cómo su buque se iba a pique lentamente y, a las 17,00 horas, se hundió por completo. En una conferencia de prensa posterior, el capitán de navío Bonzo narró la experiencia de los supervivientes:

"Más de 50 balsas comenzaron a derivar hacia el sur, empujadas por el viento. La temperatura del agua era de 2º, pero la sensación térmica [el factor escalofrío] era de unos 20º bajo cero. Las balsas que llevaban diez o más personas consiguieron superar la situación, pero otras –una que llevaba cuatro hombres y otra con tres– terminaron con sus tripulantes congelados hasta morir."

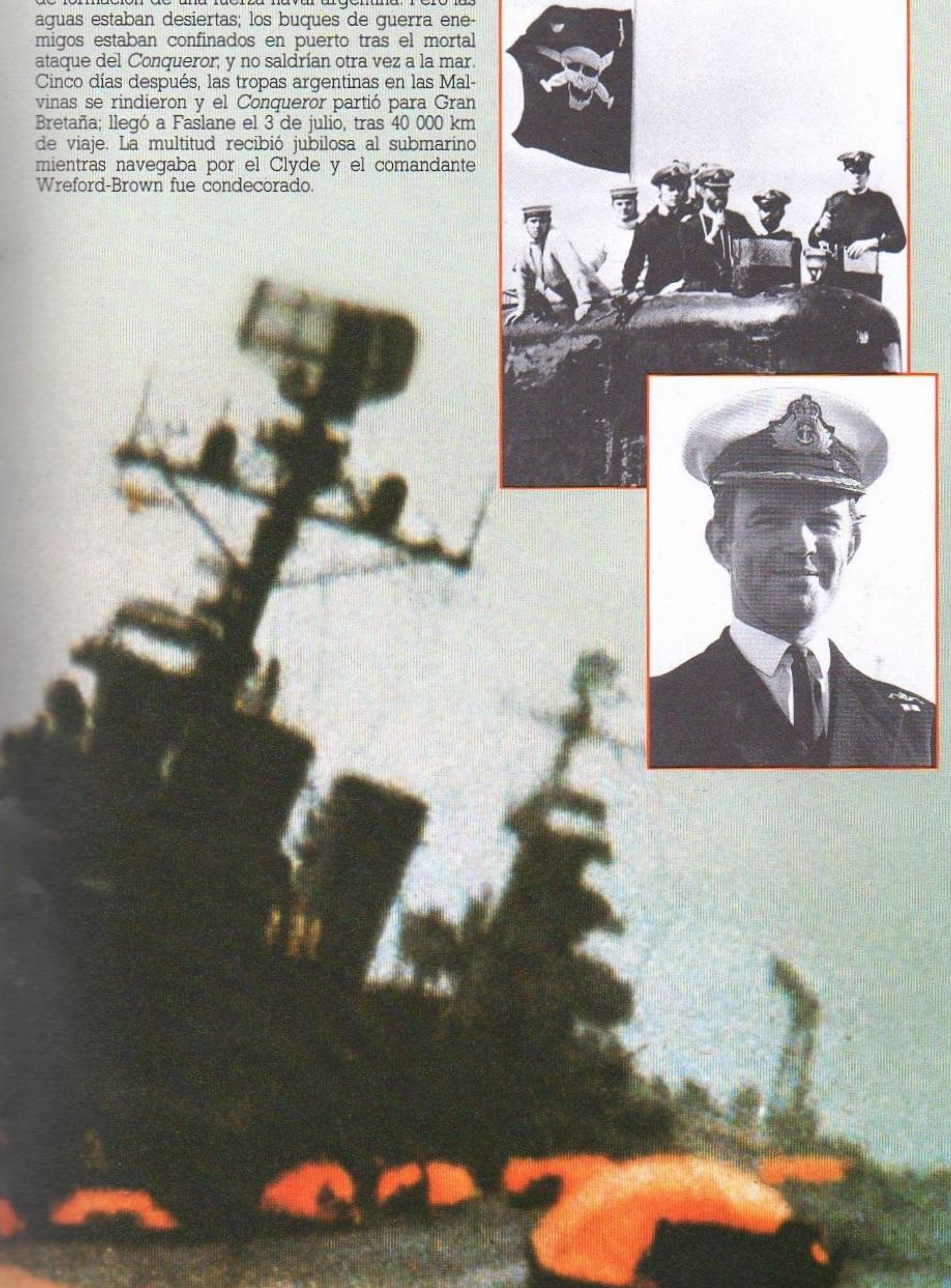
Sólo amontonándose pudieron los hombres sobrevivir. El buque de salvamento tardó en llegar y sólo en

la tarde del día siguiente se recogió a los exhaustos y helados supervivientes. En total, murieron 368 tripulantes del *Belgrano*.

Tras librarse de sus perseguidores, el *Conqueror* marchó al norte, hacia las Malvinas y adoptó una posición al nordeste de las islas. Allí fue reparado, incluido el corte de un cable que obstaculizaba la hélice. Hacia finales de mayo, los informes indicaban señales de actividad naval argentina dentro de su límite nacional de 12 millas. Rápidamente se envió al *Conqueror* al oeste para prevenir cualquier incursión fuera de las aguas costeras argentinas. El 9 de junio atravesó el límite, se situó a seis millas de la costa y entró en el golfo de San Matías en busca de señales de formación de una fuerza naval argentina. Pero las aguas estaban desiertas; los buques de guerra enemigos estaban confinados en puerto tras el mortal ataque del *Conqueror*, y no saldrían otra vez a la mar. Cinco días después, las tropas argentinas en las Malvinas se rindieron y el *Conqueror* partió para Gran Bretaña; llegó a Faslane el 3 de julio, tras 40 000 km de viaje. La multitud recibió jubilosa al submarino mientras navegaba por el Clyde y el comandante Wreford-Brown fue condecorado.

El hundimiento del *Belgrano* provocó grandes controversias y nunca se podrá revelar la historia completa. Aún así, la *Royal Navy* consideró que ésta fue la decisión correcta y que constituyó un factor vital en la victoria de Gran Bretaña en las Malvinas. El comandante en jefe, almirante sir John Fieldhouse, resumió así la importancia del hundimiento del *General Belgrano* por el HMS *Conqueror*.

"No me cabe duda de que fue lo mejor que hicimos. Arrancamos el corazón de la Armada Argentina y ya sólo nos restó combatir a su Aviación Naval."



PROTECCIÓN SUBACUÁTICA

Por delante de la Fuerza Operacional británica, los cinco submarinos de ataque (SSN) de la *Royal Navy* navegaban velozmente hacia las Malvinas. En el camino recibieron sus órdenes: asegurar las 200 millas de la Zona de Exclusión Total impuesta el 12 de abril. Compuesta por 44 buques de guerra, 24 auxiliares y 45 mercantes, la Fuerza Operacional sólo incluía dos portaaviones: los HMS *Invincible* y *Hermes*. Normalmente se consideraban esenciales tres para una fuerza de este tamaño, sobre todo tan lejos de sus bases. La flota argentina, Fuerza de Tarea 79, zarpó entre el 15 y el 17 de abril de Puerto Belgrano. El grupo norte se componía del portaaviones *25 de mayo*, con sus 18 A-4Q Skyhawk. Tres corbetas formaban el grupo central, mientras que el *Belgrano* y sus dos escoltas zarparon hacia el sur para operar en funciones de vigilancia. Aunque pequeña, no se podía tolerar ninguna amenaza a la Fuerza Operacional británica, y era responsabilidad del *Conqueror* localizarla y destruirla. Los almirantes Lewin (jefe del Estado Mayor) y Woodward (comandante de la *Task Force*) estaban muy preocupados por la posición de la Fuerza de Tarea 79, sobre todo cuando el HMS *Spartan* perdió el rastro de su presa, el *25 de mayo*. Existía la posibilidad de que el *Belgrano* intentase usar su equipo de vigilancia de largo alcance para dirigir a los aviones argentinos hacia la Fuerza Operacional. En opinión de Lewin y la Primer Ministro, no se podía tolerar este riesgo. Como comentó Lewin después: "Mientras estuviera en el mar era un buque de guerra, y capaz de atacar nuestras fuerzas..." Responsable de las vidas de miles de hombres, Lewin pensó que no tenía otra elección que recomendar la utilización del *Conqueror* para eliminar al *Belgrano*, y sus jefes políticos conscientes de la vulnerabilidad de la Fuerza Operacional, dieron la orden de atacar.

En los cielos alemanes de 1944, los *Sturmgruppen* de la *Luftwaffe* se encarnizaron con los bombarderos aliados. Su misión consistía en derribar al enemigo, incluso embistiéndolo.



¡STURM



Durante los primeros meses de 1944, la ofensiva de bombardeo de la Fuerza Aérea del Ejército de EE UU contra Alemania entró en una fase nueva y devastadora. Formaciones de varios cientos de bombarderos pesados, ahora protegidos por grandes cantidades de cazas Mustang, Thunderbolt y Lightning, llegaban a cualquier zona del *Reich* desde sus bases en Gran Bretaña o Italia. Aparte de los graves daños que causaban a los objetivos, estas incursiones, llevadas a cabo a plena luz del día, demostraban claramente a la población alemana que la *Luftwaffe* era incapaz de defenderla de tales ataques.

La aparición de los cazas de escolta de largo alcance norteamericanos suponía un problema casi insoluble para la *Luftwaffe*, ya que no pasó mucho tiempo antes de que estos escoltas superaran en número a los aparatos defensores por un amplio margen. Durante los reñidos combates de los primeros ataques norteamericanos sobre Berlín, el 6 de marzo de 1944, por ejemplo, 814 bombarderos Fortress y Liberator llegaron hasta la capital, apoyados por 644 cazas de escolta que realizaron un total de 943 salidas. En respuesta, los cazas de la *Luftwaffe* realizaron 528 salidas, aunque sólo 370 entraron en contacto con el enemigo.

Para la fuerza de caza alemana, el hecho que los norteamericanos les superaran en número no era el único problema. Sus cazas pesados –los bimotores Messerschmitt Bf 110 y Me 410, que tenían la potencia de fuego necesaria para derribar a los bombarderos pesados– eran extremadamente vulnerables a los ataques de los monomotores norteamericanos. Por otro lado, sus propios monomotores Messerschmitt Bf 109 y Focke-Wulf Fw 190, que poseían las prestaciones adecuadas de combate aéreo para enfrentarse a los cazas enemigos, estaban faltos de potencia de fuego para atacar a los artillados bombarderos norteamericanos.

A comienzos de 1944, el procedimiento normal alemán para interceptar los ataques diurnos norteamericanos era reunir formaciones de hasta 100 cazas, que eran luego dirigidas mediante control terrestre a una posición delante de la fuerza de bombarderos nortea-

Arriba: La versión *Sturmbock* del Fw 190, fuertemente blindada y armada, se creó para los combates a quemarropa con las inmensas formaciones de bombarderos aliados de 1944. Extremo izquierdo: El piloto de *Sturmbock* y as, teniente Walther Hagenah, y el *feldwel* Hans Schaefer (izquierda) con "el blanco de los ojos", la insignia de los *Sturmgruppen*, pintado en su chaqueta de vuelo de cuero. Abajo: Un B-17 fotografiado desde un Fw 190 mientras éste maniobra para mantenerlo centrado en sus letales cañones de 30 mm.

GRUPPEN!

mericanos. Tales ataques frontales se realizaban a una velocidad combinada de unos 800 km/h en la fase de aproximación, lo que significaba que los pilotos alemanes sólo tenían tiempo para disparar una ráfaga de medio segundo antes de tener que ascender para evitar colisionar con el bombardero al que atacaban. Para tener éxito, estas tácticas requerían una pericia considerable, y ésta estaba sólo en manos de unos pocos ases de la *Luftwaffe*.

El *generalmajor* (general de división) Adolf Galland, a la sazón *General der Jagdflieger* (general inspector de caza), recibió muchas sugerencias sobre destruir grandes cantidades de bombarderos norteamericanos y debilitar sus ataques. Una de estas propuestas procedía del *major* (comandante) Günther von Kornatzki, quien sugería se le permitiera dirigir una unidad de caza especial, compuesta por voluntarios que se dedicarían a embestir a los bombarderos norteamericanos en la confianza de escapar de sus cazas destrozados mediante el paracaídas. Galland comentaría posteriormente al autor de estas líneas:

"Pensé que no era una gran idea. Para colocarse en posición de embestida, los pilotos tendrían que romper en primer lugar la barrera de los cazas de escolta y luego acercarse a los bombarderos. Sin embargo, si pudieran acercarse y disparar una corta ráfaga con sus armas ordinarias, sería letal en cualquier parte que diera y el piloto tendría mayores oportunidades de escapar con vida."

Aunque no fue tomada en su forma original, la idea de Kornatzki dio origen a otra que sí encontró acogida: la utilización de pilotos voluntarios para emplear una versión fuertemente blindada y armada del caza Focke-Wulf Fw 190 en ataques cerrados, de choque *(Sturm)*. Este caza, apodado *Sturmbock* (ariete), iba a atacar a las formaciones de bombarderos norteamericanos no desde el frente, sino desde la cola, donde, a pesar del potente fuego defensivo del bombardero, el piloto alemán podía disparar con efectos más letales. La opción de embestir a los bombarderos se mantuvo como último recurso en aquellos casos en los que el bombardero atacado sobreviviera al fuego de los cañones enemigos.

"Fracasar nos acarrearía un consejo de guerra por cobardía frente al enemigo"

A comienzos de 1944 se formó el *Sturmstaffel* 1 (escuadrón de choque) para probar la viabilidad de la nueva táctica. Sus cazas no volaban en parejas cuando atacaban a los bombarderos enemigos, como lo hacían las demás unidades; en lugar de ello, atacaban como *staffel* completo, es decir, los doce cazas ala con ala en formación de flecha, con su acción concentrada en una parte de la fuerza de bombarderos enemigos para conseguir el mayor efecto de choque posible. Las pruebas operacionales de esta nueva táctica fueron esperanzadoras y, entusiasmado, el *generalmajor* Galland introdujo el concepto de utilizar los cazas *Sturmbock* en *gruppe* (tres *staffel*, unos 36 cazas), acompañados por cazas Messerschmitt Bf 109 para protegerlos de los escoltas norteamericanos que pudiesen encontrar.

Se reorganizaron tres de las *Jagdgeschwader* encargadas de las operaciones de defensa aérea del *Reich*, las JG 3, JG 4 y JG 300, cada una con un *gruppe* de aviones *Sturmbock* Fw 190 y otros tres grupos equipados con Bf 109 con armamento reducido y motores sobrepotenciados especiales que los convertían en mucho más eficaces contra los cazas norteamericanos. El plan de Galland era reunir poderosas *Gefechtsverbande* (formaciones de batalla), cada una compuesta por un *gruppe* de cazas *Sturmbock* y dos o tres grupos de cazas de escolta –en total unos 100 aparatos– y enviarlos contra una sola formación de bombarderos norteamericanos en un ataque concentrado.

La azarosa naturaleza de las operaciones de los *sturmgruppe* suponía que sólo fuera aconsejable utilizar voluntarios, y antes de que un piloto fuera aceptado, tenía que firmar una declaración jurada en la que se comprometía a:

"Prometo solemnemente que en cada ocasión en que establezca contacto con un bombardero cuatrimotor enemigo, realizaré mi ataque a la menor distancia posible y lo destruiré mediante la embestida con mi aparato si mi pasada no tiene éxito".

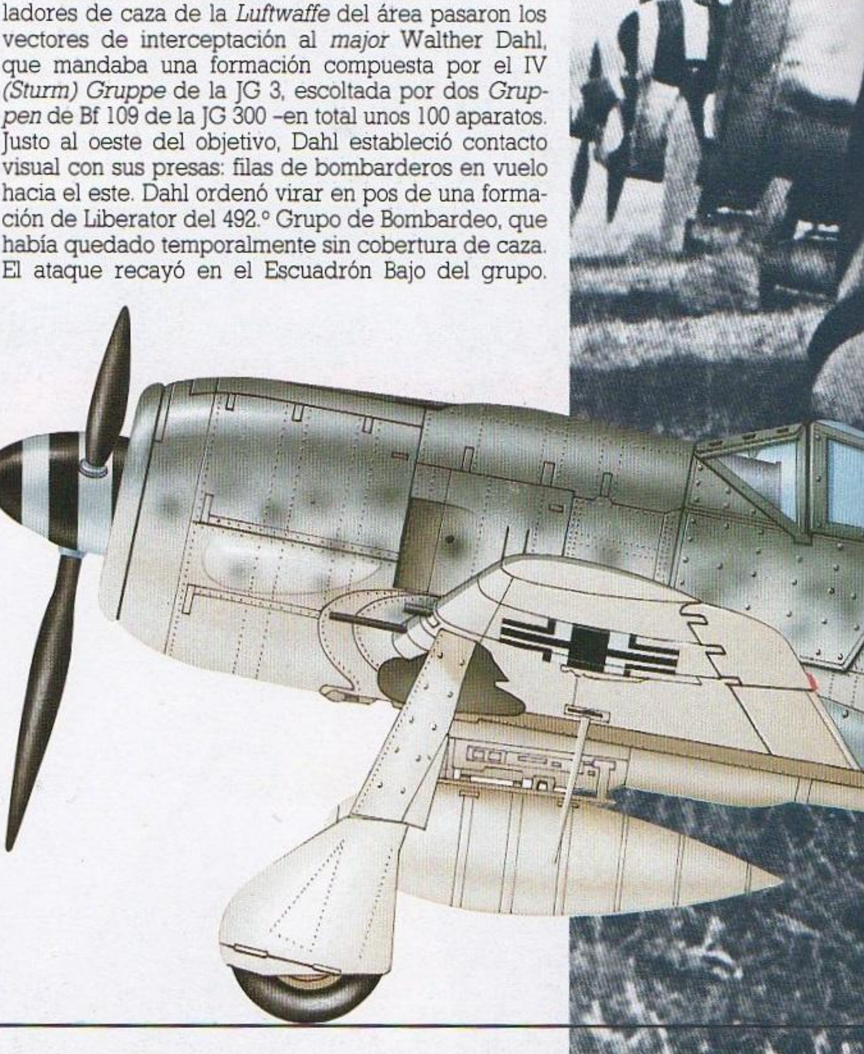
El *leutnant* (alférez) Walter Hagenah fue uno de los voluntarios que firmó la declaración para unirse al IV *(Sturm) Gruppe* de la *Jagdgeschwader* 3 cuando éste se formó en julio de 1944. Se refiere a ello en estos términos:

"Teníamos muy claro que, tras haber firmado la declaración jurada, el fracaso en la realización de estas condiciones nos acarrearía un consejo de guerra por cobardía frente al enemigo. Sin embargo, ningún hombre estaba obligado a firmar y no había recriminaciones contra quienes no deseaban hacerlo; simplemente, no eran aceptados en el *Sturmgruppe*".

La primera utilización a gran escala de las nuevas tácticas *Gefechtverbande* tuvo lugar el 7 de julio de 1944, cuando una fuerza de 1 129 bombarderos Fortress y Liberator de la Octava Fuerza Aérea norteamericana despegó de Inglaterra para bombardear las factorías aeronáuticas y las plantas de combustible sintético cerca de Leipzig. A medida que los bombarderos se internaban en Alemania, los controladores de caza de la *Luftwaffe* del área pasaron los vectores de interceptación al *major* Walther Dahl, que mandaba una formación compuesta por el IV *(Sturm) Gruppe* de la JG 3, escoltada por dos *Gruppen* de Bf 109 de la JG 300 –en total unos 100 aparatos. Justo al oeste del objetivo, Dahl estableció contacto visual con sus presas: filas de bombarderos en vuelo hacia el este. Dahl ordenó virar en pos de una formación de Liberator del 492.° Grupo de Bombardeo, que había quedado temporalmente sin cobertura de caza. El ataque recayó en el Escuadrón Bajo del grupo.



Arriba: Tres famosos pilotos de la *Jagdgeschwader* 3; de izquierda a derecha, Walther Dahl, Wilhelm Möritz y Oskar Romm. Abajo: Aviones *Sturmbock* alineados en su base cercana a Leipzig.





Dirigido por el *hauptman* (capitán) Wilhelm Möritz, el *Sturmgruppe* se acercó a corta distancia y luego abrió un fuego devastador sobre sus víctimas. Uno tras otro, los bombarderos fueron abatidos hasta que no quedó ninguno. Los once aparatos del escuadrón fueron derribados. Los cazas *Sturmbock* que aún tenían munición atacaron otra parte de la fuerza norteamericana, luego rompieron el contacto y picaron hacia sus bases. La 2.ª División Aérea de EE UU perdió 28 Liberator aquel día, la mayoría de ellos a manos de los cazas de Möritz. Walther Hagenah reclamó la destrucción de uno de ellos. El *Sturmgruppe* perdió nueve cazas en combate aéreo y tres más se vieron forzados a aterrizar de emergencia: cinco pilotos de la unidad murieron. Para lo normal en esa época, la operación había sido un gran éxito.

Durante los meses que siguieron se emplearon con frecuencia las tácticas *Gefechtsverband* y hubo varias ocasiones en las que se infligieron graves pérdidas a las formaciones de bombarderos. Así por ejemplo, el 2 de noviembre, dos *Sturmgruppen* fueron capaces de colocarse en posiciones de tiro detrás de

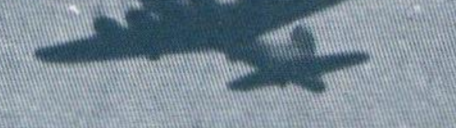
ARIETES FOCKE-WULF

El Focke-Wulf Fw 190, adaptado en 1944 para operaciones *Sturmbock* (ariete), fue uno de los tipos de caza más temidos. Introducido en combate frente a los Spitfire Mk V en setiembre de 1941, demostró ser más que un oponente formidable. Impulsado por un voluminoso motor radial refrigerado por aire BMW 801C de 14 cilindros, su velocidad máxima de 625 km/h excedía a la del Spitfire y podía superar a su rival en todo tipo de maniobra con excepción del soberbio radio de viraje del avión británico. Incluso la sustitución de sus ametralladoras alares MG 17 por cañones MG FF de 20 mm, mucho más pesados, no afectó sus prestaciones. Alemania, a diferencia de los Aliados, no introdujo nuevos tipos significativos de cazas mientras avanzaba la guerra. En su lugar, se sometió a los aviones en servicio a todo tipo de modificaciones según exigían las nuevas funciones. Cuando, en 1944, se hizo evidente la necesidad acuciante de ataque a quemarropa contra los bombarderos, se adaptaron los modelos existentes de Fw 190 y sólo una versión, la Fw 190 A-9, se fabricó específicamente para tácticas de embestida: se caracterizaba por un motor BMW 801F de 2 000 hp y un borde de ataque alar blindado. Sin embargo, la mayoría de los aviones *Sturmbock* eran viejos Fw 190 con sus cañones de 20 mm sustituidos por dos Mk 108 de 30 mm provistos de proyectiles explosivos. Para mejorar la protección contra el fuego defensivo de los bombarderos, se les instalaron planchas de acero adicionales alrededor de la cabina y las tolvas de munición. Los 180 kg de este equipo extra redujeron las prestaciones y maniobrabilidad del avión, pero que ahora estaba muchísimo mejor equipado para sus misiones potencialmente suicidas.

FORMACION DE BATALLA

A finales de 1943, la Fuerza Aérea del Ejército estadounidense (USAF) comenzó a desplegar el North American P-51 Mustang en la función de escolta de caza de largo alcance. Se modificaron otros modelos, incluido al Republic Thunderbolt, para aumentar su alcance y, a comienzos de 1944, las incursiones de bombardeo diurnas de la USAAF iban acompañadas por grandes cantidades de cazas de escolta capaces de enfrentarse y destruir a los Messerschmitt Bf 109 y los Focke-Wulf Fw 190 de la *Luftwaffe*. Además de suministrar protección cercana, los escuadrones de Mustang se adelantaban a los bombarderos para ir al encuentro de las formaciones de cazas alemanas y enfrentarse a ellas. Conforme aumentaban las pérdidas alemanas, los cerebros de la *Luftwaffe* descubrieron una forma mejor de desplegar sus cazas. La solución que adoptaron fue la *"gefechtsverband"* o formación de batalla, que se componía de un *sturmgruppe* de Fw 190 de *"Sturmbock"* fuertemente armados y escoltados por dos *"beleitgruppen"* (grupos ligeros) de cazas de escolta, normalmente Messerschmitt Bf 109. Mientras estos últimos se enfrentaban a los Mustang y Thunderbolt norteamericanos, el *sturmgruppe* de Fw 190 quedaba libre para acercarse a los bombarderos y dispararles a bocajarro. Aunque las gigantescas formaciones de batalla eran difíciles de reunir y a veces se podía deshacer debido a los cazas enemigos antes de que alcanzasen el grupo de bombarderos, los *sturmgruppen* fueron capaces de ocasionar pérdidas devastadoras cuando consiguieron aproximarse a sus objetivos.

sendas formaciones de bombarderos norteamericanos distintas que atacaban objetivos en el área de Leipzig. Durante el primero de tales encuentros, el IV *(Sturm)* 3 atacó al 91.º Grupo de Bombardeo y derribó 13 Fortress, incluidos dos mediante embestidas; luego, el II *(Sturm)* JG 4 se lanzó sobre el 457.º Grupo de Bombardeo y destruyó nueve Fortress. Con todo, las bajas no se produjeron en un solo lado, ya que con la llegada de una potente fuerza de Mustang acabó la carnicería de los bombarderos y fue el *Sturmgruppe* el que sufrió graves pérdidas. Durante todos los combates de aquel día, la JG 3 perdió 15 de los 39 *Sturmbock* empleados, mientras que la JG 4 perdió 16



de 22. Durante estas acciones, ambos *Sturmgruppen* sufrieron graves bajas en pilotos.

Walther Hagenah describió las tácticas empleadas durante un ataque *Sturm* típico. A medida que el *gruppe* se aproximaba a una formación de bombarderos norteamericanos desde atrás, se dividían en tres *Staffeln*, y cada uno de ellos se dirigía hacia un escuadrón diferente de la formación enemiga:

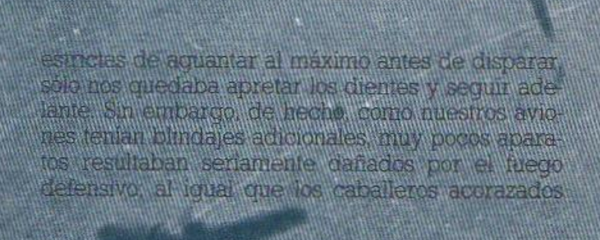
"Una vez que un *Sturmstaffel* se colocaba en posición, aproximadamente a unos 1 000 m detrás de "su" escuadrón de bombarderos, el jefe del mismo ordenaba a sus aparatos que se colocaran en línea y, todavía en formación cerrada, avanzaban sobre los polimotores. En esta fase nuestras tácticas dependían de las prestaciones de nuestros cañones de 30 mm montados en las alas. Aunque la munición rompedora disparada por esta arma era devastadora, la relativamente baja velocidad inicial del cañón suponía que la precisión decrecía rápidamente con el alcance. Puesto que sólo llevábamos 50 proyectiles por cañón, suficientes para unos cinco segundos de fuego, no podíamos permitirnos gastar munición al tuntún desde gran distancia. Para estar seguros de abatir un bombardero, era esencial esperar hasta que estuviéramos lo bastante cerca del objetivo. Avanzábamos igual que la infantería de Federico el Grande, sin disparar hasta que podíamos ver 'las pupilas de los ojos de nuestros enemigos'.

"Durante el avance, cada hombre escogía un bombardero y se acercaba a él. A medida que nuestra formación se aproximaba, los bombarderos norteamericanos nos disparaban con todo lo que podían. Recuerdo cómo el cielo se llenaba casi por completo con sus trazadoras. Puesto que teníamos órdenes estrictas de aguantar al máximo antes de disparar, sólo nos quedaba apretar los dientes y seguir adelante. Sin embargo, de hecho, como nuestros aviones tenían blindajes adicionales, muy pocos aparatos resultaban seriamente dañados por el fuego defensivo, al igual que los caballeros acorazados de la Edad Media, estábamos muy bien protegidos. Un *Staffel* podía perder de uno a dos aviones durante la fase de avance, pero el resto continuaba indemne. Nuestro *gruppe* solía colocarse a unos 80 m detrás de los bombarderos enemigos antes de abrir fuego. Luego llegaba nuestra oportunidad y hacíamos el resto. Desde tal distancia apenas si podíamos fallar y a medida que los proyectiles explosivos de 30 mm hacían impacto podíamos ver cómo la estructura del bombardero se hacía literalmente mil pedazos delante nuestro. Normalmente, tres impactos con munición de 30 mm eran suficientes para derribar a un cuatrimotor, y por tanto una corta ráfaga era suficiente para conseguirlo."

Orgullosos de esa manera de combatir a corta distancia que caracterizaba a este tipo de operaciones, los pilotos que volaban en los *Sturm* llevaban una insignia que aludía al "blanco de los ojos" pintada en sus cazadoras de vuelo.

A pesar de todo, era raro que un piloto de *Sturm* embistiera a un bombardero; Walther Hagenah nunca lo hizo y tampoco vio a nadie que lo hiciera:

"Si manteníamos nuestra formación fuera del alcance del fuego defensivo y llegábamos a una posición de tiro a unos 80 m detrás del bombardero enemigo, era una tarea relativamente fácil acabar con él con nuestros cañones. Hubo muy pocas ocasiones en las que algún piloto se situó en posición y se encontró, por ejemplo, con las armas encasquilladas. Entonces daba gases, ascendía un poco y





Tácticas de la *Gefechtsverband*

Los *sturmgruppen* de la *Luftwaffe*, que usaban aviones Fw 90 fuertemente blindados, infligieron serias pérdidas a los grupos de bombarderos norteamericanos sobre Alemania al atacarlos a quemarropa. Un *sturmgruppe* se componía de tres *staffeln*: cada uno de ellos se ocupaba de un escuadrón de bombarderos, mientras que la cobertura del *gruppe* se enfrentaría a los escoltas enemigos.
Los *staffeln* se acercaban a 90 m de sus presas y cada caza se centraba en un bombardero, sobre el que abría fuego con sus devastadores proyectiles rompedores de 30 mm.

Superior: A finales de 1944, los pilotos de la *Gefechtsverbande* (formaciones de batalla) de 100 aviones del *generalmajor* Adolf Galland se vieron en creciente desventaja frente al cada vez mayor número de escuadrones de escolta aliados equipados con el P-51 Mustang. En la fotografía, un Fw 190 *Sturmbock* ataca un Lancaster de la RAF sobre Colonia mientras el Mustang que le sigue a su vez se dispone a interceptarlo. Izquierda: no hubo supervivientes en esta colisión en el aire.

picaba para embestir al enemigo. Sin embargo, nuestras armas eran muy seguras y esta acción fue raramente necesaria."

"No recibíamos instrucciones detalladas de nuestro alto mando de cómo embestir mejor al enemigo, aunque el asunto fue, naturalmente, objeto de varias discusiones en nuestros alojamientos. De los pilotos que habían realizado ataques en embestida, la mitad habían escapado sin heridas graves."

Aunque el *Sturmgruppe* consiguó éxitos ocasionales contra los bombarderos pesados durante el otoño de 1944, las hordas de cazas norteamericanos que volaban delante y en los flancos de las formaciones hacían que tales operaciones fueran igualmente costosas para los alemanes, y finalmente las paralizaron. A finales de enero de 1945, los *Sturmgruppen* habían cesado de operar virtualmente contra los bombarderos norteamericanos y durante las últimas semanas de la guerra sus cazas, fuertemente blindados, fueron relegados a operaciones de ataque al suelo.

Al preguntársele, bastante tiempo después de que acabara la guerra, por su participación en las operaciones de los *Sturmgruppen*, Walther Hagenah se declaró muy orgulloso del tiempo que pasó con esta fuerza de elite:

"Los miembros de un *Sturmgruppen* sabíamos que formábamos una unidad poderosa, algo especial, y nuestra moral era muy alta. El enemigo destruía sistemáticamente nuestra patria y nosotros estábamos decididos a acabar con él. Estoy muy orgulloso de haber pertenecido a las unidades *Sturmgruppen*. Si las condiciones se repitieran volvería a hacerlo."

De Sicilia a Anzio, los hombres de los Comandos Navales estuvieron en la primera línea de los desembarcos anfibios aliados

El solitario caza monomotor británico descendió mientras se acercaba a la costa sudeste de Sicilia, justo al oeste de Cabo Passero. En la aproximación final, el piloto alabeó y realizó un viraje cerrado. Para un observador de la 206.ª División Costera italiana, el avión británico podría haber sido sólo otro de los muchos cazas enemigos que realizaban misiones sobre Sicilia en aquella época, posiblemente en dirección al aeródromo de Pacchino, unos kilómetros al norte. Pero esta misión de caza no era corriente. Más aún, su piloto –el teniente de navío John Russell, de la *Royal Navy*– tampoco era corriente. Ex piloto del Arma Aérea de la Flota, Russell era uno de los preparadísimos comandos de la *Royal Navy*, el *Beachmaster* (jefe de playa) de la 1.ª Sección del Comando N.

Russell tomaba cuidadosa nota del tipo de barras de arena costeras y corrientes submarinas antes de seguir tierra adentro. Para evitar el contacto con el enemigo, recobró altura, cruzó de nuevo la costa y se dirigió a la base del norte de Africa donde se preparaba el Comando N para su próxima operación.

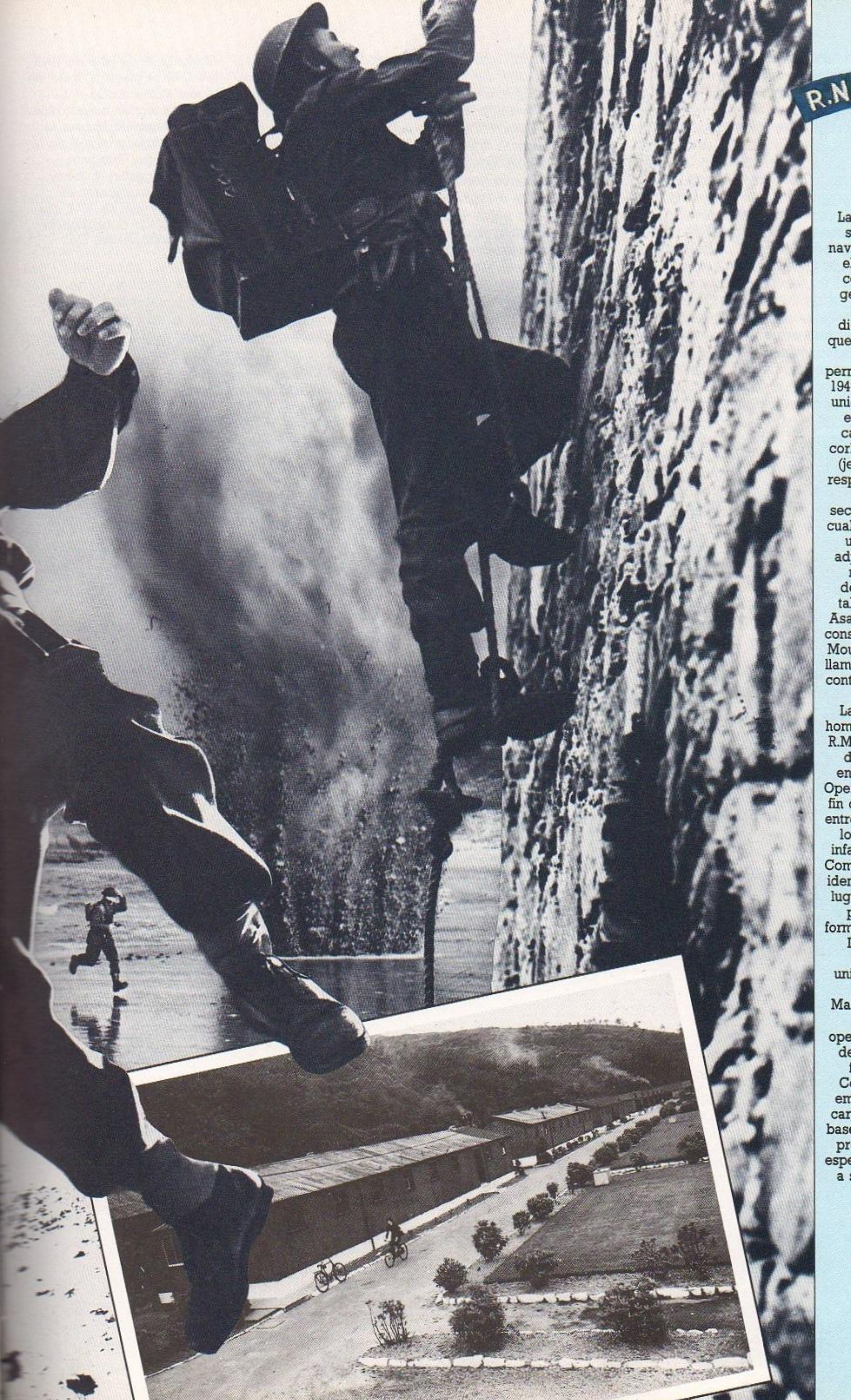
Era la primavera de 1943. El último bastión del Eje en el norte de África, Túnez, había sido capturado el 12 de mayo y ya estaban muy avanzados los planes para la siguiente operación: la captura de Sicilia, cuyo nombre clave era Operación *"Husky"*. La invasión de Sicilia estaba programada para comienzos de julio: dos fuerzas operacionales navales con convoyes procedentes de Gran Bretaña, Estados Unidos, Oriente Medio y norte de África, estaban preparadas para llegar simultáneamente al sur de Sicilia, en el Mediterráneo Central, formando una armada de unos 2 500 buques. Mientras las fuerzas de cobertura permanecían cerca para contener la actividad naval enemiga, la flota invasora distribuiría dos ejércitos aliados –con un total de 180 000 hombres– por sus correspondientes playas.

La Hora H eran las 03,30 del 10 de julio. El Séptimo Ejército norteamericano, al mando del general George S. Patton, desembarcaría en el golfo de Gela y marcharía hacia el norte, hacia el centro de Sicilia, para asegurar los aeródromos del Eje alrededor de la propia Gela y neutralizar así cualquier contrataque aéreo enemigo eficaz. Mientras tanto, el Octavo Ejército británico, al mando del general Bernard L. Montgomery, tenía órdenes de desembarcar en el trecho costero situado entre la península de cabo Passero y Siracusa, unos 60 km al este de las playas norteamericanas. Los objetivos de Montgomery incluían el aeródromo de Pacchino y, sobre todo, los puertos de Siracusa y Augusta. Frente a unas fuerzas del Eje que sumaban unos 315 000 soldados italianos y 50 000 alemanes, el combate iba a ser duro y, mientras los

CABEZA DE PLAYA



El régimen de entrenamientos de los comandos navales era riguroso y estaba destinado a preparar a los hombres para cualquier aspecto de su vital función en la punta de lanza de un desembarco anfibio. Los comandos tenían que ser extremadamente capaces y estaban bien adiestrados para llegar a la playa desde las lanchas de desembarco (arriba), eliminar las defensas en la playa (derecha), combatir cuerpo a cuerpo (derecha, centro) y escalar acantilados y paredes marítimas (extremo derecho, arriba). Su entrenamiento estaba centrado en una de las "fragatas de piedra" de la *Royal Navy* la HMS *Armadillo*, en Escocia (extremo derecho, abajo).



R.N. COMMANDO

EN PRIMERA LINEA

La urgente necesidad de sólidas organizaciones navales de playa constituyó el tema de una reunión celebrada en el cuartel general de Operaciones Combinadas ya en diciembre de 1941, en la que se decidió formar ocho grupos de playa permanentes para finales de 1942. La estructura de esas unidades se fijó finalmente en 55 hombres, con un capitán de fragata o de corbeta como *beachmaster* (jefe de playa) principal, responsable de 48 hombres organizados en tres secciones, cada una de las cuales estaría mandada por un *beachmaster* y uno adjunto. Se necesitaba un nombre apropiado y, después de alternativas tales como "Pioneros de Asalto de Playas" y otras a considerar, la sugerencia de Mountbatten de que debían llamarse Comandos Navales contó con la aprobación del general de brigada Laycock, y se adoptó la hombrera con la inscripción R.M. COMMANDO (arriba), diseñada para llevarla encima de la insignia de Operaciones Combinadas. A fin de eliminar la confusión entre los comandos navales, los del ejército y los de infantería de marina, cada Comando Naval se tuvo que identificar con una letra, en lugar de un número. En la primavera de 1942 se formaron los Comandos C y D (las letras A y B se reservaron para las unidades que se creaban por entonces en Madagascar). En la época en que se lanzó la operación de Dieppe, el 19 de agosto, ya se habían formado también los Comandos E, F y G. Sin embargo, estas unidades carecían aún de su propia base de entrenamiento, y el programa de instrucción especializada que se les iba a suministrar aún estaba por terminar.

Aliados no capturasen un puerto importante, los hombres y suministros tendrían que llegar por las playas, lo que exponía el plan a un contrataque enemigo. *"Husky"* iba a ser una operación de gran complejidad y, en las etapas iniciales, dependería mucho del afianzamiento de las cabezas de playa y su organización para poder traer a tierra el material y desplegar las tropas tan rápidamente como fuera posible.

El control de los movimientos de las lanchas de asalto, hombres y material en la cabeza de playa durante los desembarcos anfibios había sido responsabilidad de la *Royal Navy* desde el principio. Pero durante los dos primeros años de la guerra no hubo organizaciones de playa especializadas permanentes. Los grupos de playa (elementos navales de un asalto anfibio destinados a trabajar en la costa) habían sido extraídos de unidades terrestres o embarcadas según el tipo de necesidad, y normalmente eran devueltos a sus ocupaciones originales tras haber asegurado la cabeza de playa. Puesto que las incursiones anfibias montadas por Operaciones Combinadas crecían a gran escala, con la participación de lanchas de desembarco de construcción específica, más equipos y mayor cantidad de hombres, pronto resultó evidente que, si había que asegurar las zonas de desembarco y minimizar el caos en las cabezas de playa, hacía falta un nuevo tipo de organización.

Ésta se compondría de especialistas altamente adiestrados que pudiesen desembarcar durante las primeras oleadas de un asalto anfibio, tomar la playa, buscar y marcar lugares adecuados para el desembarco de infantería y medios acorazados, y controlar los movimientos de las lanchas de desembarco para asegurar el regreso más rápido posible. En una playa densamente defendida, todo esto podría constituir, en palabras del general de brigada Laycock, comandante de la Brigada del Servicio Especial, "el trabajo más duro de todos." Estos Grupos de Playa, que pronto se llamarían Comandos Navales, serían responsables de la limpieza de minas antipersonal y obstáculos sumergidos en las zonas de desembarco, la cooperación con los militares para asegurar la cabeza de playa y, cuando hiciese falta, la eliminación de francotiradores y la toma de fortines enemigos. Según avanzase el asalto, los Comandos tendrían que señalizar los vehículos atascados o destruidos, jalonar las zonas de descarga de víveres y municiones, y ayudar a sus colegas en la guía de soldados y vehículos hacia los puntos de reunión.

Las principales funciones de los comandos navales habían quedado claramente definidas después de la confusión y fallos del asalto anfibio de Dieppe, el 19 de agosto de 1942. Esta incursión fue la mayor de las Operaciones Combinadas organizada hasta entonces, y en la que participó toda la 2.ª División canadiense,

Abajo: El 10 de julio de 1943, día *D* en la playa *"Queen"* de Sicilia. Esta zona de desembarco fue consolidada por el Comando M para la fuerza anfibia principal de la 51.ª División (Highland).
Abajo, izquierda: Un carro Sherman desembarca en Anzio en enero de 1944 una vez superada la resistencia de las defensas del Eje.

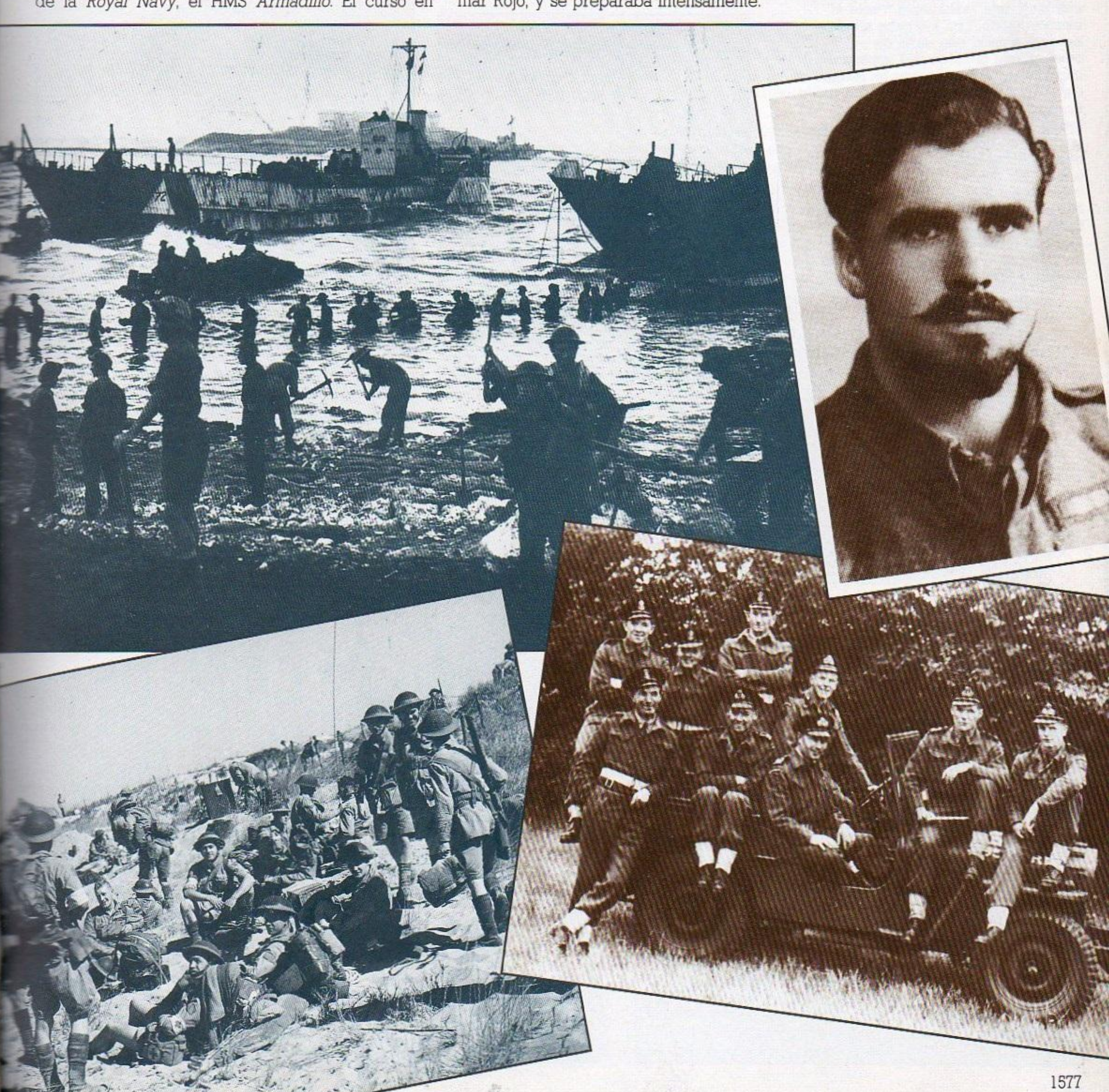


con dos Comandos de Ejército, el n.º 1 y n.º 4, para asegurar los flancos canadienses. El desembarco principal en el propio Dieppe fue recibido con un fuego devastador; los canadienses quedaron inmovilizados en las playas y, a pesar del gran coraje mostrado, sufrieron pérdidas espantosas. La incursión fue un desastre; su única ventaja consistió en las lecciones aprendidas y puestas en práctica en futuras Operaciones Combinadas.

Para la mayoría del personal de las recién formadas unidades de playa de la Armada, la incursión de Dieppe constituyó su primera muestra de Operaciones Combinadas. La incursión resaltó la urgente necesidad de terminar el programa de adiestramiento de los comandos navales y, por ello, el campamento de los comandos de la RN se instaló en Ardentinny, en las costas del lago Long, en el oeste de Escocia; se le destinó finalmente a una de las "fragatas de piedra" de la *Royal Navy*, el HMS *Armadillo*. El curso en Ardentinny combinaba duros ejercicios físicos, entrenamiento general de asalto e instrucción de armas con el adiestramiento especial para la función de comando de playa.

Por entonces, los comandos se formaban a un ritmo de uno por mes. El doceavo, y primero en surgir del HMS *Armadillo*, fue el Comando M, que se formó en noviembre de 1942, mientras su unidad gemela entraba en acción en la costa septentrional africana, en Argel y Orán, en apoyo de los desembarcos de la Operación *"Torch"* el 8 de noviembre. Al final de la lucha en el norte de África, a comienzos de mayo, los planes para la operación *"Husky"* se prepararon con rapidez. El Comando M ya había sido embarcado hacia Argel en marzo para empezar con la operación, y le siguió poco después el Comando N. El Comando K, que tenía que acompañar uno de los convoyes de Oriente Medio, había desembarcado en Akaba, en el mar Rojo, y se preparaba intensamente.

Abajo: El marinero Ray Bromley, servidor de una de las Lewis del Comando N, que se vio obligado a batir varias posiciones enemigas en la playa de Pachino durante la invasión de Sicilia. Inferior: Oficiales y suboficiales del Comando M posan para la cámara. Inferior, izquierda: Un merecido descanso tras los desembarcos en Sicilia.



Campaña italiana: de Sicilia a Anzio

julio de 1943-enero de 1944

La guerra en el Mediterráneo entró en una nueva fase en mayo de 1943, cuando quedó eliminado el último bastión de la resistencia del Eje en el norte de África.

Los desembarcos aliados en Sicilia, en julio de 1943, marcaron el comienzo de una dura lucha por la posesión de Italia. Con la capitulación del gobierno italiano el 3 de setiembre, sólo dos semanas después de la caída de Sicilia, el 10.º Ejército alemán se empeñó en una testaruda resistencia frente al avance aliado. Los ejércitos aliados llevaron a cabo una serie de operaciones anfibias que implicaron importantes desembarcos en Reggio di Calabria, Salerno y, después, en Anzio. Encuadrados en las divisiones británicas, los Comandos Navales se encargaron del peligroso trabajo de desembarcar con las primeras oleadas y balizar las playas.

De Sicilia a Anzio, los Comandos Navales estuvieron en primera línea de fuego en las playas, que a menudo estaban fuertemente defendidas, y contribuyeron en gran parte al éxito del avance a través de Italia.

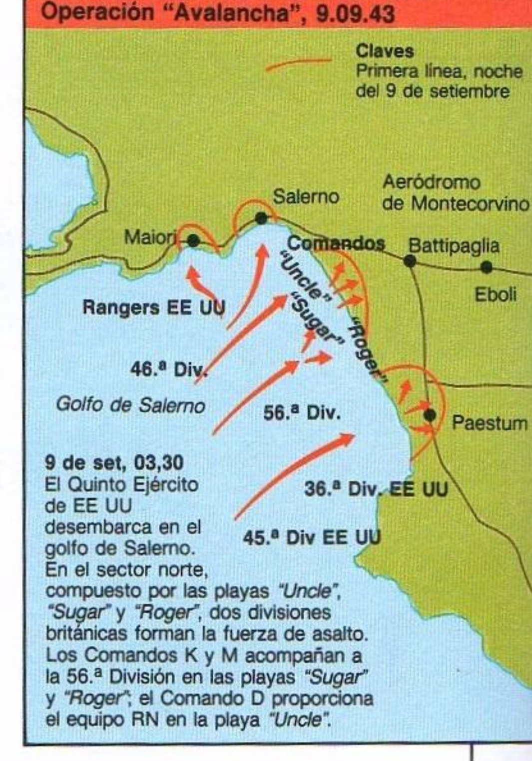
El Mediterráneo nov. 1942-ene. 1944

PORTUGAL
ESPAÑA
CÓRCEGA
ITALIA
ADRIÁTICO
YUGOSLAVIA
"Anzio"
Roma
Ene. 1944
ALBANIA
GRECIA
TURQUIA
CERDEÑA
SICILIA
Atenas
ATLÁNTICO
Gibraltar
Nov. 1942 "Torch"
Argel
EGEO
CHIPRE
"Husky" Julio 1943
LÍBANO
Túnez
ARGELIA
Túnez Mayo 1943
MEDITERRÁNEO
CRETA
PALESTINA
MARRUECOS ESPAÑOL
TUNICIA
Bengasi
Tobruk
Port Said
Trípoli Ene. 1943
MARRUECOS
El Alamein Nov. 1942
Aqaba
LIBIA
El Cairo
EGIPTO



22 de enero, 02,00 La 3.ª División norteamericana y parte de la 1.ª británica desembarcan en Anzio en un intento de flanquear a los alemanes que retienen a los Aliados en Cassino. El Comando N y el K desembarcan con la 1.ª División en la playa *"Peter"*.

Clave
Fuerzas aliadas



9 de set, 03,30 El Quinto Ejército de EE UU desembarca en el golfo de Salerno. En el sector norte, compuesto por las playas *"Uncle"*, *"Sugar"* y *"Roger"*, dos divisiones británicas forman la fuerza de asalto. Los Comandos K y M acompañan a la 56.ª División en las playas *"Sugar"* y *"Roger"*; el Comando D proporciona el equipo RN en la playa *"Uncle"*.

Operación "Baytown" 3.09.43

3 de set, 04,43 Los desembarcos aliados cerca de Reggio di Calabria son encabezados por los Comandos N y G.

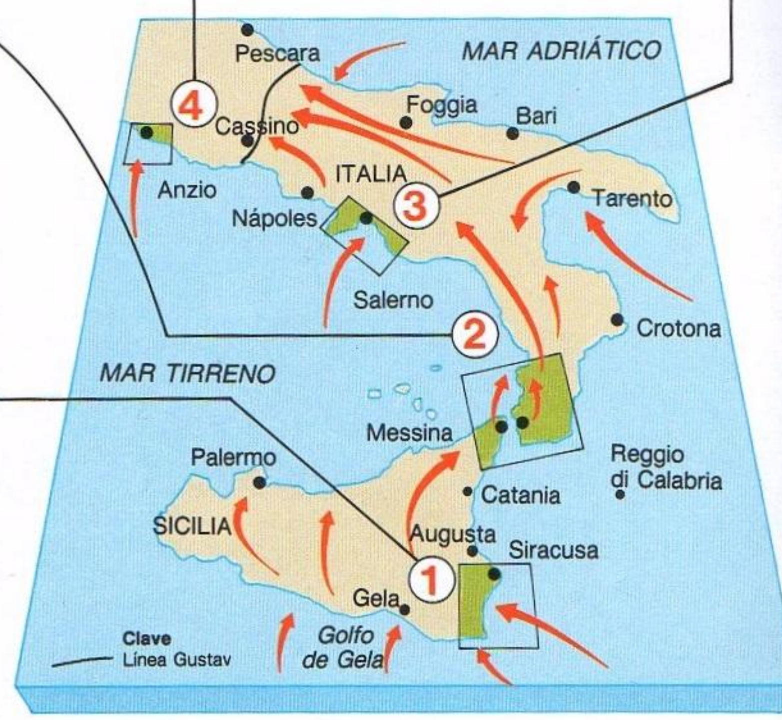
Vibo Valèntia
Palmi
Villa San Giovanni
Messina
Reggio di Calabria
5.ª Div.
SICILIA
Estrecho Messina
Melito di Porto Salvo

Operación *"Husky"* 10.07.43

Claves
Emplazamientos de cañones

Siracusa
1.ª Brig. Desembarco Aéreo
Cassible
SICILIA
Avola
"George"
Noto
"How"
3. Cdo. y 5.ª Div.
"Jig"
5.ª Div.
50.ª Div.
"Nan"
231.ª Brig.
Pachino
Cabo Passero
"Sugar"
"Roger"
40.º y 41.º COMANDOS (RM)
"Queen"
51.ª Div.
1.ª Div. canad.

10 de jul., 03,30 El Octavo Ejército británico desembarca entre Pachino y Siracusa, en el sudeste de Sicilia. Se despliegan los Comandos K, M y N en las cabezas de playa. Las fuerzas asaltantes avanzan rápidamente tierra adentro y Siracusa queda asegurada al final del primer día.



Para los desembarcos en Sicilia, los Comandos K, M y N fueron asignados a las playas de asalto británicas en los sectores *"Bark East," "Bark South"* y *"Bark West,"* que rodeaban la península de Pachino y el Cabo Passero. El Comando N iba a acompañar a la 1.ª División Canadiense y a los Comandos 40 y 41 (RM) en sus asaltos sobre las playas *"Roger"* y *"Sugar"* en el lado oeste de la península. Los hombres de la 51.ª División (Highland) que tenían que asaltar la playa *"Queen"* junto a Cabo Passero, iban a ser acompañados por el Comando M, mientras que al norte, el comando K desembarcaría en las playas "Nan", en el área de Marzamemi, acompañando en su misión a la 231.ª Brigada.

El 9 de julio de 1943, el día antes del Día D, el tiempo empeoró cuando el viento se transformó en ventarrón. Bajo el mando del oficial naval de desembarco del convoy, capitán de navío lord Ashbourne, los buques de desembarco de infantería (LSI) británicos *Ostranto, Keren* y *Strahnaver*, junto con la 231.ª Brigada embarcada, terminaban ya su viaje desde Suez. Conforme avanzaba la tarde, se comenzó a divisar en la distancia el monte Etna.

Mientras el Comando M se ocupaba de consolidar la cabeza de playa, los hombres de la 51.ª entraban en acción

A la mañana del día siguiente, después de un trago de ron para cada hombre, comenzó el traslado a las lanchas de desembarco y asalto (LCA). Aunque el viento había amainado un poco y la fuerza de Ashbourne se acercaba a la península por el lado de sotavento, el mar seguía agitado. A las 02,45, tres cuartos antes de la Hora H, las primeras oleadas de lanchas de desembarco –incluidas las que transportaban al Comando K– se separaron de los buques y llegaron a tiempo a las playas. La resistencia, procedente en su mayor parte de una batería costera detrás de Marzamemi, fue escasa. El grupo del teniente Portman desembarcó y, sin ninguna baja debida al fuego enemigo, aseguró su playa y delimitó el terreno. Otros miembros del Comando K tuvieron más dificultades. El marinero Sidney Worden y algunos otros fueron enviados a las 03,30, pero estaban a más de medio kilómetro al norte del punto de desembarco que tenían asignado y tuvieron que hacer su camino de vuelta bajo el fuego:

"Teníamos que estar atentos a las minas de tierra; podíamos verlas en la arena, cajas de madera de 20 por 20 cm, pero mortales... Yo iba con cien ojos, y ¡además nos disparaban!"

A las 04,00, los hombres de los Regimientos Dorset y Hampshire luchaban por abrirse paso hacia la batería costera. Al amanecer, la *Flores* y la *Soemba*, dos cañoneras neerlandesas, aportaron fuego de apoyo y la batería quedó rápidamente silenciada. Al Grupo de Batalla se sumaron los infantes de marina del 7.º Batallón de los marines y el Comando K instaló un cuartel general de playa en una pequeña casa cerca del puerto de Marzamemi. Ésta resultó ser un almacén de vinos, pero el caldo estaba rancio y se bebió poco. Hubo algún que otro bombardeo artillero y, después del mediodía, los italianos lanzaron un contraataque con carros M35 ex franceses. Sin embargo, por entonces ya habían llegado los Sherman para reforzar los efectivos aliados, y el ataque fue rechazado. Había una amenaza más potente en el aire: la Fuerza Aérea italiana envió cazabombarderos Macchi en un intento de detener la acumulación de pertrechos aliados. Las minas eran todavía un peligro, tal y como contaría después el marinero Worden:

"Tuvimos un bombardeo, pero poca cosa. Junto a un montón de minas, un grupo de tipos (no sé de dónde eran) andaban por alrededor con varas de cordita e hicieron explosionar aquellos trastos; todo el montón saltó por los aires, y aquellos tíos también."

En la playa *"Queen"*, al sur, el Comando M lo tuvo más fácil. Las primeras oleadas de asalto llegaron a la playa a las 02,45, encontraron sólo una ligera resistencia y sufrieron pocas bajas. Mientras el Comando M se centraba en la consolidación de la cabeza de playa, los hombres de la 51.ª entraban en acción y empujaron a las tropas costeras italianas tierra adentro, al sonido de gaitas y gritos de guerra.

El sector *"Bark West"* iba a ser un lugar de desembarco difícil: tanto la playa *"Sugar"* en donde los Comandos 40 y 41; (RM) componían la fuerza de asalto, como la *"Roger"*, la zona de desembarco de la 1.ª División Costera, estaban plagadas de peligrosas barras de arena y corrientes submarinas que ya el teniente de navío Russell había observado desde el aire. Ahora, junto al resto del Comando N, Russell sometía a prueba sus observaciones.

El "Bark West" estaba más expuesto que las otras playas británicas y un denso oleaje retrasó el traslado de las tropas a las lanchas de desembarco. A las 03,15 del Día D llegó la primera oleada. El marinero Ray Bromley del Comando N narró el viaje:

"Desembarcamos en Pachino y los obuses alemanes comenzaron a dispararnos mientras avanzábamos. (Hubo resistencia procedente de la defensa costera y las baterías tras el amanecer, pero fueron silenciadas por los cañones de los buques). Al principio creímos que los disparos procedían de algún crucero británico que se quedaba corto... ¡Caían proyectiles por todos lados!"

En realidad, las baterías siguieron disparando incluso después de que los buques de la Fuerza Operacional, el *Hilay* y el *Roberts*, se acercasen a lo largo de un canal recién despejado a las 04,25: hizo falta otro bombardeo de 90 minutos para silenciarlas. Las primeras tropas de asalto alcanzaron las playas a las 04,55 horas y, al desembarcar, encontraron resistencia procedente de posiciones de ametralladoras italianas allí encuadradas.

Se quedó en la playa en un pequeño bote de goma, expuesto y, a menudo, bajo el fuego

Aunque los buques de apoyo ofrecían alguna ayuda para suprimir al enemigo, el Comando N se vio obligado a combatir por sí solo contra varias posiciones, de las que algunas estaban situadas en la playa destinada a la sección del teniente Russell. El marinero Bromley recordaría más tarde:

"Un problemático nido de ametralladoras italiano estaba situado cerca de una pequeña cabaña. Nos tuvo inmovilizados durante un rato hasta que se me ordenó adelantarme con mi Lewis para combatirlo. Mi segundo, el marinero Dodds, estaba situado entre unas viñas, y el subteniente Harris se colocó a mi derecha para dirigir mi fuego. Disparé sobre la cabaña y localicé la posición de la ametralladora, de la que se dio debida cuenta. Cuando cesó el fuego, el suboficial Letby y los marineros Lamb y Pete Lightfoot cargaron por la izquierda, mientras el teniente Russell y el marinero Sam Gregory llegaban por la derecha."

Uno de los soldados italianos que abandonaron su posición ante los comandos del teniente Russell, dejó tras de sí un "Demonio Rojo" –una granada de mano– escondida en un capote y preparada para explosionar cuando alguien lo moviese y la dejase caer al suelo. Russell vio caer la granada y, con un hábil salto, consiguió impedir su impacto contra el piso.

Tras el desembarco inicial, Russell dejó a Harris y a Bromley empeñados contra las posiciones italianas

TENIENTE JOHN RUSSELL

El teniente de navío John Russell se graduó como piloto del Arma Aérea de la Flota antes de la II Guerra Mundial, pero al iniciarse las hostilidades prestó servicio en los destructores de la Flota Metropolitana. Posteriormente fue destinado al mando de un destructor en el teatro del Mediterráneo. De vuelta a Gran Bretaña tras contraer una neumonía, se le envió finalmente a los Comandos de la RN. La unidad de Russell, el Comando N, fue enviada al norte de África a prepararse para la invasión de Sicilia, y Russell realizó una serie de salidas de reconocimiento aéreo sobre la costa siciliana antes de participar en la invasión principal. El Comando N tomó parte en *"Baytown"*, el cruce hacia la Italia continental a comienzos de setiembre. Menos de una semana después, el Quinto Ejército norteamericano desembarcó en Salerno, y Russell estuvo presente como observador, tras lo cual se retiró a Kabrit, Egipto, con el resto del Comando N. En la víspera de Año Nuevo de 1943, Russell, a la sazón capitán de fragata y *beachmaster* principal del Comando N, zarpó con su unidad en el crucero *Phoebe* hacia las playas de Anzio. El Comando N desembarcó en la zona *"Peter"* bajo un denso tiroteo el Día D, el 24 de enero de 1944. La cabeza de playa en Anzio fue contenida por contrataques alemanes durante cuatro meses y los comandos de Russell permanecieron siempre en primera línea. Los ataques aéreos alemanes fueron un problema constante y, en una ocasión, cuando un destructor británico fue hundido por una bomba volante, Russell tomó un DUKW y marchó a recoger supervivientes. Finalmente, Russell perdió una pierna en la explosión de un proyectil de un cañón ferroviario alemán y posteriormente se le otorgó una barra para su Cruz de Servicio Distinguido, que había ganado en sus días en los destructores.

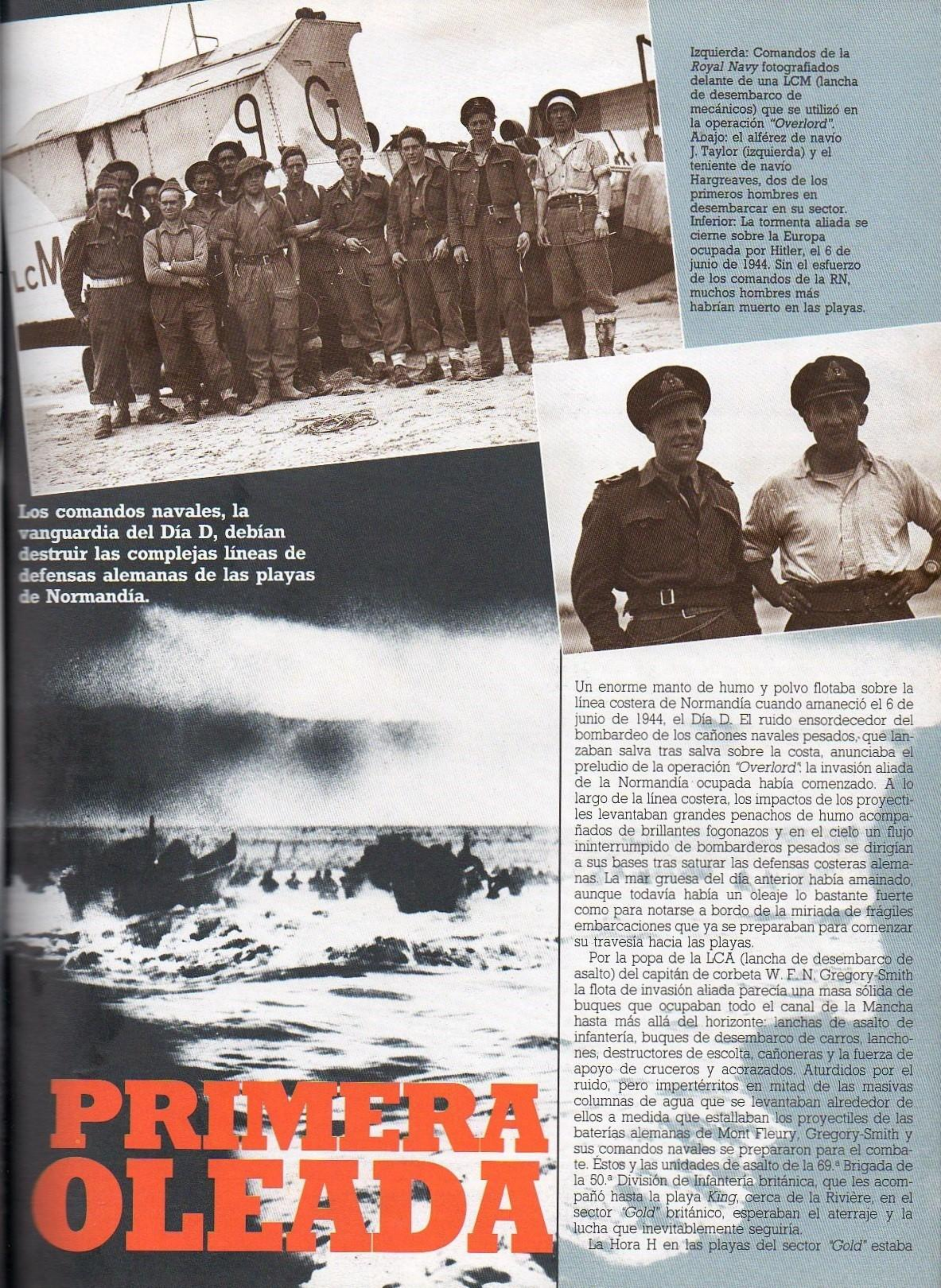
mientras él se quedaba en la playa en una pequeña balsa de goma –expuesto y, a menudo, bajo el fuego– para medir la profundidad del agua a fin de poder delimitar la zona de desembarco lo más rápidamente posible. Por desgracia, Russell confirmó plenamente sus anteriores sospechas respecto a la traidora constitución de aquella playa. Más tarde contó cómo vio "algunos canadienses ahogados arrastrados por las aguas en Pachino, en la playa contigua a donde yo me encontraba..." Aquellas muertes fueron la inevitable consecuencia de las barras de arena que se elevaban casi hasta la superficie, y que hacían que las lanchas de desembarco tocasen fondo y los infantes, cargados con sus equipos, se ahogasen en los pocos metros siguientes. Aunque los ataques aéreos constituyeron un serio peligro para el desembarco de tropas, su principal obstáculo fue la desfavorable naturaleza de las playas del *Bark West*."

Al final del Día D, las fuerzas británicas más al norte aseguraron el puerto de Siracusa y los defensores italianos se retiraron. Al día siguiente, se decidió cerrar *"Bark West"* y concentrar el desembarco de suministros en puertos y zonas más fáciles. Para los comandos de cabeza de playa, la guerra había quedado atrás y la excitación del asalto dio paso a la rutina, al menos mientras no hubiese a la vista más operaciones.

A mediados de agosto, toda Sicilia estaba en manos de los Aliados y a comienzos de setiembre éstos estaban listos para trasladarse a la Italia continental. Hubo dos operaciones importantes y en ambas los Comandos Navales desempeñaron un papel vital: el 3 de setiembre el Octavo Ejército cruzó el estrecho de Messina y, seis días después, el Quinto Ejército norteamericano desembarcó en Salerno. La operación de Anzio, en enero de 1944, contó de nuevo con la participación de los Comandos Navales en la primera línea de fuego. Pero por aquel entonces, varias unidades de los Comandos Navales se preparaban ya para la más grande de todas las operaciones anfibias: la invasión de Normandía.



Abajo: Una escuadra de morteros alemana se prepara para entrar en acción contra los desembarcos aliados. Sin embargo, no pasó mucho tiempo antes de que muchos de sus camaradas fuesen hechos prisioneros (inferior).



Izquierda: Comandos de la *Royal Navy* fotografiados delante de una LCM (lancha de desembarco de mecánicos) que se utilizó en la operación *"Overlord"*. Abajo: el alférez de navío J. Taylor (izquierda) y el teniente de navío Hargreaves, dos de los primeros hombres en desembarcar en su sector. Inferior: La tormenta aliada se cierne sobre la Europa ocupada por Hitler, el 6 de junio de 1944. Sin el esfuerzo de los comandos de la RN, muchos hombres más habrían muerto en las playas.

Los comandos navales, la vanguardia del Día D, debían destruir las complejas líneas de defensas alemanas de las playas de Normandía.

PRIMERA OLEADA

Un enorme manto de humo y polvo flotaba sobre la línea costera de Normandía cuando amaneció el 6 de junio de 1944, el Día D. El ruido ensordecedor del bombardeo de los cañones navales pesados, que lanzaban salva tras salva sobre la costa, anunciaba el preludio de la operación *"Overlord"*: la invasión aliada de la Normandía ocupada había comenzado. A lo largo de la línea costera, los impactos de los proyectiles levantaban grandes penachos de humo acompañados de brillantes fogonazos y en el cielo un flujo ininterrumpido de bombarderos pesados se dirigían a sus bases tras saturar las defensas costeras alemanas. La mar gruesa del día anterior había amainado, aunque todavía había un oleaje lo bastante fuerte como para notarse a bordo de la miriada de frágiles embarcaciones que ya se preparaban para comenzar su travesía hacia las playas.

Por la popa de la LCA (lancha de desembarco de asalto) del capitán de corbeta W. F. N. Gregory-Smith la flota de invasión aliada parecía una masa sólida de buques que ocupaban todo el canal de la Mancha hasta más allá del horizonte: lanchas de asalto de infantería, buques de desembarco de carros, lanchones, destructores de escolta, cañoneras y la fuerza de apoyo de cruceros y acorazados. Aturdidos por el ruido, pero impertérritos en mitad de las masivas columnas de agua que se levantaban alrededor de ellos a medida que estallaban los proyectiles de las baterías alemanas de Mont Fleury, Gregory-Smith y sus comandos navales se prepararon para el combate. Éstos y las unidades de asalto de la 69.ª Brigada de la 50.ª División de Infantería británica, que les acompañó hasta la playa *King*, cerca de la Rivière, en el sector *"Gold"* británico, esperaban el aterraje y la lucha que inevitablemente seguiría.

La Hora H en las playas del sector *"Gold"* estaba

PUNTA DE LANZA

La experiencia de la *Royal Navy* en operaciones anfibias a gran escala en el norte de África y durante la campaña italiana había servido para aprender varias e importantes lecciones. Una de las más cruciales era que un desembarco en fuerza sobre una costa fuertemente defendida podría convertirse en un peligroso caos en muy poco tiempo a menos que en las primeras oleadas participasen equipos navales altamente adiestrados. Los comandos de la *Royal Navy*, especializados en estas misiones, se formaban desde la primavera de 1942; hacia 1944 ya existían 22 brigadas de comandos de primera línea y muchos de ellos ya habían prestado importantes, aunque peligrosos, servicios en varios escenarios bélicos. La operación *"Overlord"*, con mucho la mayor acción anfibia hasta la fecha, no fue una excepción a esta regla. Esta operación, en la que se utilizarían 7 000 embarcaciones y lanchas, vehículos acorazados de desembarco y enormes cantidades de hombres y pertrechos bélicos, presentaría unos problemas sin precedentes a la organización de cabezas de playa, una vez que el desembarco comenzara. Como resultado de esto, *"Overlord"* representó el mayor esfuerzo jamás realizado por los comandos de la RN. Se asignaron un total de ocho unidades de comandos, cada uno al mando de un jefe de playa principal *(Principal Beachmaster* o PBM), a los sectores denominados *"Sword"*, *"Juno"* y *"Gold"* –un comando por cada brigada de infantería desembarcada en la playa– bajo el mando global del Jefe de PBM, el capitán de navío Colin Maud.

prevista para las 07,25. A medida que las primeras oleadas se acercaban a la costa, los bombarderos pesados que los sobrevolaban fueron reemplazados por otros ligeros y cazabombarderos encargados de atacar objetivos concretos. A las 07,20 concluyó el bombardeo naval sobre la costa y, a medida que las lanchas de asalto se acercaban a ella, los hombres entraron en el radio de acción del fuego artillero y de las armas cortas del enemigo. El capitán de corbeta John Mitchell, responsable del comando "T", jefe principal de playa en *King* y adscrito al jefe de playa conjunto, Gregory-Smith, recordó posteriormente los últimos momentos antes del desembarco:

"A medida que nos aproximábamos a la playa podíamos oír el silbido de las balas sobre la cresta de las olas. El oleaje no era lo suficientemente fuerte para cobijarnos aunque fuera de forma intermitente de las baterías costeras que, para entonces, ya se habían despertado y nos lanzaban todo lo que podían".

Poco después de las 07,30 Mitchell y Gregory-Smith llegaron a la playa *King*. La lucha ya se desarrollaba entre las dunas: varios centenares de soldados de la primera oleada peleaban afanosamente por arañar palmos de terreno al enemigo, bajo el fuego de las armas cortas de los fortines alemanes. Fuera del agua, la suave marea, una vez amainado el temporal del día anterior, dejaba sobre la playa los deshechos: pertrechos y equipos, los cuerpos de los soldados de asalto muertos o heridos, y los chamuscados cascos de las lanchas dañadas por los obstáculos de la playa y las minas. Pese al peligro que suponía el fuego de las armas cortas alemanas, los dos jefes de playa desembarcaron; Mitchell corrió hacia el oeste y su superior se dirigió al este, hacia el fortín de La Rivière, aún en manos alemanas. El desembarco del Día D estaba en su apogeo.

La invasión de Normandía había comenzado horas antes con un asalto aerotransportado sobre los flancos de la zona de desembarco a cargo de tres divisiones aerotransportadas. Sin embargo, la operación principal consistía en un ataque anfibio encomendado a dos ejércitos aliados, bajo el mando global del general Bernard Montgomery. Apoyados por dos fuerzas navales especiales, la "Oriental" y la "Occidental", estos ejércitos desembarcarían en cinco sectores preprogramados de la costa de Normandía, entre Le Havre, al este, y la península de Contentin, al oeste. La *Task Force* Occidental (norteamericana) era la responsable de poner en tierra al Primer Ejército norteamericano en las playas de *Utah* y *Omaha*. En el este, el Segundo Ejército británico desembarcaría en los sectores denominados *"Gold"*, *"Juno"* y *"Sword"*, bajo el amparo de la *Task Force* Oriental (británica), que consistía en tres fuerzas de bombardeo y otras tres de asalto al mando del contralmirante sir Phillip Vian. En los sectores británicos la ardua tarea de asegurar y organizar las cabezas de playa recayó sobre los comandos de la *Royal Navy*. Las fuerzas de asalto S, J y G –asignadas respectivamente a los sectores *"Sword"*, *"Juno"* y *"Gold"*– estaban encargadas cada una de desembarcar a las unidades de asalto y una división de infantería, además de sus unidades auxiliares de ingenieros, de carros y de apoyo.

El plan de desembarco británico preveía que los buques de la fuerza de asalto anclaran en una expuesta posición a unas siete millas de la costa, para arriar las lanchas de desembarco y embarcar en ellas el equipo y las tropas. Los destructores de escolta, que acompañarían a las fuerzas de asalto, neutralizarían



Arriba: Soldados alemanes emplazan un caballo de frisia en la playa. Cada uno de estos obstáculos estaba armado con una carga contracarro Tellermine y se encontraron unos 2 500 en los casi 5 km del sector *"Gold"*.



Arriba: El contralmirante sir Phillips Vian fue el jefe de la fuerza naval que apoyó al Segundo Ejército británico en su desembarco en los sectores *"Gold"*, *"Juno"* y *"Sword"* de las playas de Normandía. Abajo: Los comandos de Vian eliminan obstáculos tipo caballo de frisia.

***Principal Beachmaster* (jefe de playa principal), comandos de la RN, Día D, 1944**

Aunque su uniforme es de color caqui, las insignias de este capitán de corbeta revelan que sirve en la *Royal Navy*. Lleva una gorra azul de oficial, así como el emblema blanco y negro de los comandos de la RN y la insignia de Operaciones Combinadas. Lleva correajes modelo 1937, y los binoculares y la cartera de mapas propias de un *Principal Beachmaster*.

las defensas costeras. En cada frente de playa de brigada había cuatro LCT (buques de desembarco de carros), cada una con cuatro carros anfibios DD (*Duplex drive*), que debían desembarcar a las H menos cinco minutos y atacar los fortines enemigos, seguidos a las H por otra oleada de cuatro LCT con medios blindados especializados –carros barreminas y lanzallamas– junto con equipos de zapadores. A medida que éstos limpiaran los obstáculos –que incluían rampas, bloques de hormigón, y caballos de frisia hechos con ángulos de hierro de 15 cm de grosor soldados en cruz y con explosivos entre ellos– dos compañías de asalto, embarcadas en ocho LCA, podrían llegar a la playa a las H más siete minutos.

Con la primera oleada de infantería de asalto podría ir, en cada playa, el ABM (asistente del jefe de playa) de los comandos de la *Royal Navy* y su personal adjunto. Armados con subfusiles Thompson y antorchas de señales, se desplazarían por la playa y realizarían un rápido reconocimiento antes de decidir si la siguiente oleada podría llegar con seguridad al mismo lugar. La decisión tendría que ser muy rápida, ya que a las H más 20 minutos podrían llegar otras ocho LCA con las dos compañías de asalto siguientes, seguidas sólo cinco minutos después por el resto del grupo de desembarco en otras dos LCA más. Una vez que los comandos llegaran a tierra, no habría tiempo que perder: durante las próximas horas siguientes otras oleadas alcanzarían la playa y con ellas irían excavadoras, cañones autopropulsados, suministros, municiones y más infantes.

Los comandos navales, especialmente aquellos que desembarcaron con la primera oleada de infantería de asalto, podían sufrir –y así fue– un alto porcentaje de bajas. Incluso en las playas del sector *"Sword"*, donde el desembarco salió sorprendentemente bien y las bajas fueron inferiores a lo esperado, tres de los cuatro grupos avanzados perdieron uno de sus miembros casi inmediatamente después de alcanzar la playa. El grueso de los comandos navales desembarcó en todos los sectores mientras la batalla por la línea costera estaba en su apogeo. Con las playas batidas por las armas cortas y el fuego de mortero, los comandos realizaron sus tareas y, en más de una ocasión, se vieron involucrados en la lucha para asegurar la zona asignada.

El sector *"Sword"*, que abarcaba desde el estuario del Orne, en Ouistreham, hasta la ciudad de Luc, era el flanco más oriental de la invasión aliada. El asalto fue encabezado por la 8.ª Brigada de Infantería, reforzada por comandos del Ejército y de la Armada. Los comandos F y R de la *Royal Navy* formaban los equipos de esta cabeza de playa. La primera oleada la alcanzó en la hora prevista, así como gran parte de los medios acorazados y gracias a la menor intensidad de la defensa enemiga. La playa *Queen*, en el centro del sector, resultó la más accesible: se limpió rápidamente una franja y en poco tiempo las columnas de carros e infantes comenzaron a avanzar hacia el interior, hacia Ouistreham y Hermanville. A su derecha, en la playa *Peter*, los bancos de arena fueron un obstáculo importante y elementos del Comando R se vieron forzados a moverse hacia la izquierda, para unirse a sus camaradas en el asalto a la playa *Queen*. El fuego de morteros y de armas cortas del enemigo fue un problema, además de los diversos fortines alemanes. Uno de ellos, en La Breche, consiguió resistir tres horas, durante las cuales batió las playas de *"Sword"* con un fuego muy destructivo e infligió muchas bajas entre las tropas que desembarcaban tanto sobre el agua, como ya sobre la misma playa. En *Queen*, una solitaria muchacha francesa se arriesgó bajo el fuego para salvar a los heridos de

PUERTOS MULBERRY

Una de las principales desventajas del trecho de costa elegido para la operación "Overlord" era que el área de invasión carecía de puertos profundos. Los Aliados no podían contar con un puerto capaz de acomodar grandes buques mercantes hasta que se pudiera capturar el de Cherburgo. Dadas las inmensas cantidades de pertrechos y equipos que los ejércitos aliados necesitaban desplegar para mantenerse en campaña y obtener la victoria en Normandía, los planificadores de *"Overlord"* adoptaron la propuesta del comodoro Hughes Hallet de construir gigantescos cajones flotantes artificiales y remolcarlos hasta Normandía en secciones prefabricadas. La propuesta se bautizó con el código *"Mulberry"*. Se planearon dos puertos, uno cerca de Arromanches, en el sector británico, y otro en la playa *Omaha*, en el norteamericano. En el Día D una flota de remolcadores comenzó a tirar de las secciones a través del canal de la Mancha. Se hundieron un total de 60 viejos buques de extremo a extremo para proporcionar a cada puerto un rompeolas; se movieron muelles prefabricados y se construyeron sobre ellos largos pontones que llegaban hasta la costa. En el Día D + 13 se había completado y los buques de cabotaje comenzaron a descargar en las áreas de los puertos. Sin embargo, el 19 de junio un fuerte temporal acabó por hundir al *Mulberry* de *Omaha* y las instalaciones del sector británico sufrieron graves daños. El puerto artificial de Arromanches fue urgentemente reparado por los comandos de la *Royal Navy* y siguió en activo con buenos resultados, pues facilitó la tarea del traslado de los suministros a primera línea y contribuyó a la función crucial de preparar la retaguardia aliada en el área de invasión.

las aguas poco profundas, mientras que los comandos navales, que intentaban crear cierto orden en mitad del caos, tuvieron que refugiarse repetidamente en sus abrigos ante la intensidad del fuego.

Unos cuantos kilómetros hacia el oeste, los comandos L y P apoyaban el asalto de la 3.ª División de Infantería canadiense en el sector *"Juno"*. El comando L desembarcó en las playas de *Nan*, entre St Aubin y Courseulles en el flanco izquierdo del sector, y comenzó a tener bajas muy pronto. La oposición alemana fue férrea: los canadienses tardaron tres horas en tomar St Aubin, mientras que continuaban los combates en las calles de Courseulles. La compañía asaltante, que desembarcó cerca de la villa de Bernières, perdió la mitad de sus hombres en sólo 900 m de avance. Cuando los alemanes lanzaron un contraataque, el Comando L fue llamado de sus posiciones para que ayudara a contenerlo. A las 10,00 horas las playas estaban bastante limpias de obstáculos. La mayoría del Comando P había desembarcado en *Mike*, en el flanco derecho del sector *"Juno"*. Tras haber experimentado fuego artillero en su travesía, sus hombres consiguieron controlar la playa.

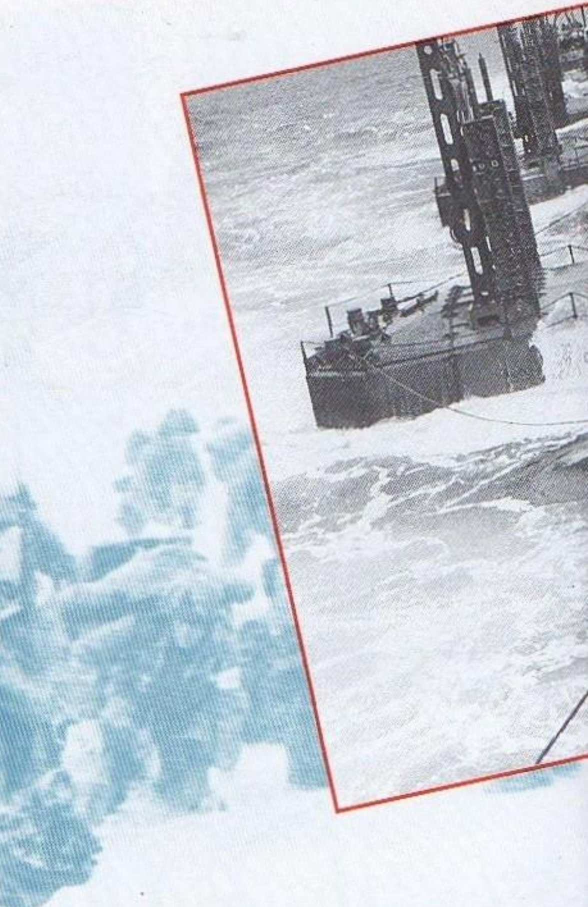
El suboficial Bob McKinlay fue uno de los miembros del Comando P que no consiguió desembarcar con su unidad. Su lancha, una LCT de la primera oleada, fue alcanzada durante la travesía por un proyectil alemán de 88 mm que destruyó la rampa frontal e hizo imposible el desembarco. La lancha quedó a la deriva y se dirigió hacia el extremo occidental del sector *"Sword"*, siete millas al este. McKinlay pudo finalmente desembarcar en otra lancha y alcanzó las playas de *"Sword"* hacia el mediodía. Allí se unió a una mezcla de soldados y marineros que intentaban cruzar el terreno en manos alemanas entre los sectores *"Sword"* y *"Juno"* para reunirse con sus respectivas unidades.

Lanzó tres granadas contra el fortín, cargó sobre él e hizo prisionero al único superviviente.

El grupo de McKinlay se vio atacado por una combinación de fuego de mortero y armas cortas, así como por cañones de 88 mm situados en una posición a unos 40 metros. Armado de algunas granadas, McKinlay consiguió cubrir la distancia que les separaba. Lanzó tres de ellas hacia el fortín y después cargó sobre él e hizo prisionero al único superviviente. El grupo continuó su camino hacia el sector *"Juno"*, pero fue diezmado por el fuego enemigo. McKinlay, tras cruzar una franja de dunas bajo el fuego de francotiradores alemanes, rescató a un hombre herido y lo llevó a lugar seguro. Por la tarde, el grupo consiguió llegar a *"Juno"*. Posteriormente, McKinlay sería condecorado por su valentía.

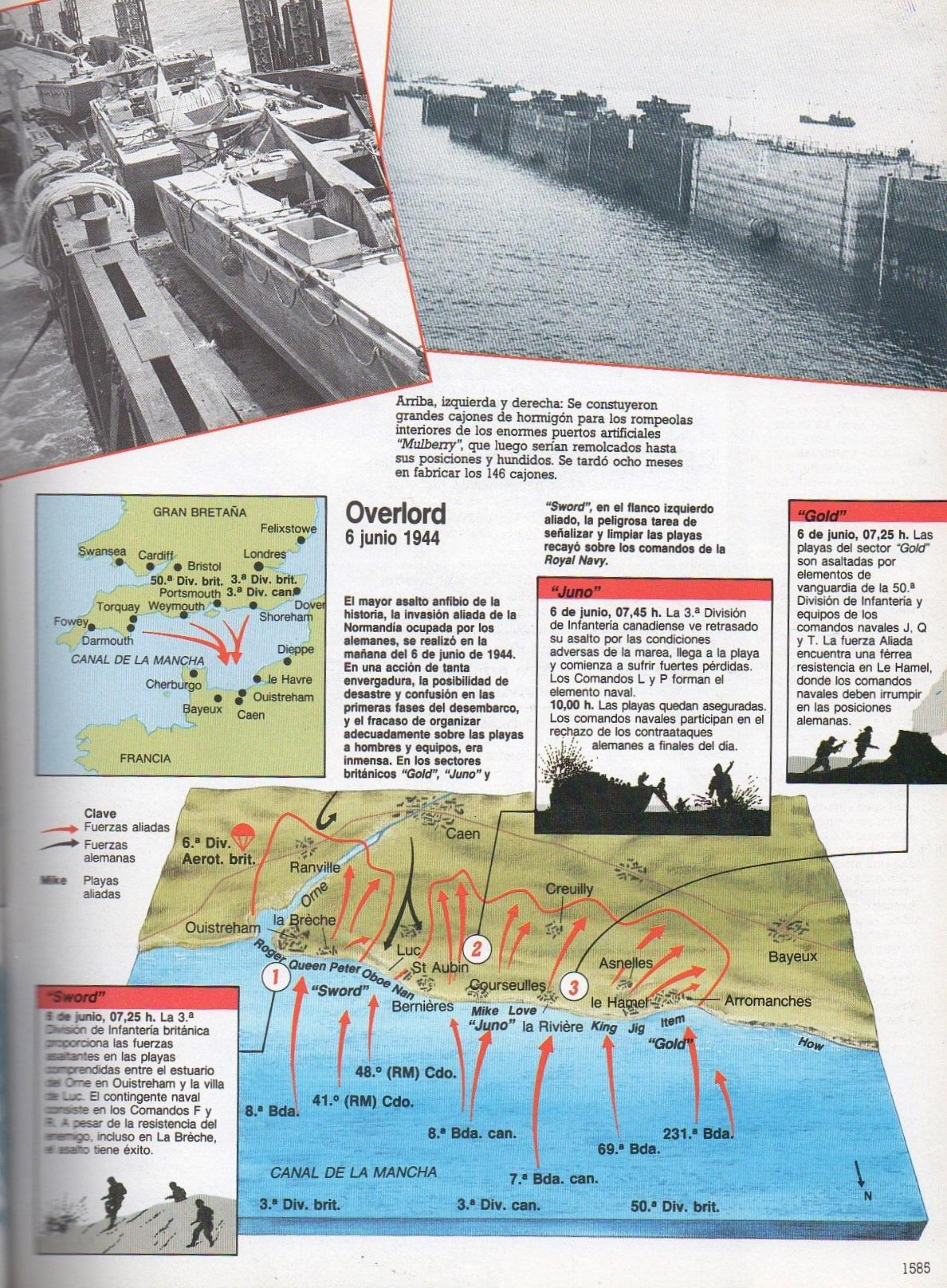
Hacia el oeste, en el flanco derecho británico, estaba el sector *"Gold"*, donde poco después de la Hora H habían desembarcado los capitanes de corbeta Gregory-Smith y Mitchell, junto a las fuerzas de asalto de la 50.ª División británica. Los equipos navales en las playas del sector *"Gold"* eran los comandos J, Q y T. El T desembarcó en la playa *King*, en el extremo izquierdo; el J en *Jig*, cerca de Asnelles, y el Comando Q en *Item* cerca de las bien defendidas posiciones alemanas de las proximidades de Le Hamel.

La resistencia alemana en *King* se concentró en torno a La Rivière. Cuando los defensores abrieron fuego con sus morteros y cañones de 88 mm se desencadenó el caos en las poco profundas aguas de la playa. A pesar de todo, tanto aquí como en la *Jig* –donde los comandos navales estuvieron paralizados durante hora y media antes de tener que ayudar al Ejército a limpiar las posiciones alemanas a golpe de subfusil– se preparó la organización de las playas, se despejaron las salidas y comenzó, tal como estaba previsto, el avance tierra adentro.



En *Item*, la 231.ª Brigada de la 50.ª División tuvo la tarea más difícil del sector *"Gold"*: la captura de Le Hamel. Las posiciones fortificadas de esa zona habían permanecido intactas durante todo el bombardeo preliminar y cuando las primeras oleadas de soldados llegaron allí, fueron sorprendidos por un fiero ataque. Las playas estaban batidas por el fuego de morteros y armas cortas, y el inesperado número de obstáculos sumergidos añadió aún más confusión. Un emplazamiento de 88 mm en Le Hamel causó una carnicería entre los asaltantes. Los suboficiales Williams y Hodgetts del Comando Q consiguieron silenciar el cañón con granadas de mano. Los comandos navales también ayudaron al asalto de Le Hamel por parte del 1.° de Hampshire. A mediados de esa misma tarde Le Hamel estaba en manos británicas y se pudieron realizar desembarcos sin oposición.

A medida que concluía el Día D se completaron con éxito las últimas fases del asalto. Sin embargo, mientras que el Segundo Ejército británico se establecía en la costa, los comandos navales seguían trabajando en sus misiones. Había terminado la batalla para establecer la cabeza de playa, pero no había puertos de tamaño adecuado en manos aliadas y, a menos que las playas fueran convenientemente organizadas, el avance aliado quedaría privado de suministros y refuerzos. En algunas áreas continuaba el bombardeo alemán y los comandos tuvieron que actuar aún durante tres o cuatro días más después del Día D sin dormir apenas. Se dedicaron a dirigir el desembarco de las lanchas, salvar los buques hundidos, retirar obstáculos y asistir a la construcción de diques temporales y de los puertos *"Mulberry"* británicos. No obstante, estos trabajos no fueron los últimos que realizarían los comandos de la *Royal Navy* en el noroeste de Europa, ya que participaron, junto a los Infantes de Marina y el Ejército británicos, en numerosas operaciones (sobre todo en el cruce del Rin) hasta el final de la guerra en Europa.



Arriba, izquierda y derecha: Se constuyeron grandes cajones de hormigón para los rompeolas interiores de los enormes puertos artificiales *"Mulberry"*, que luego serían remolcados hasta sus posiciones y hundidos. Se tardó ocho meses en fabricar los 146 cajones.

Overlord
6 junio 1944

El mayor asalto anfibio de la historia, la invasión aliada de la Normandía ocupada por los alemanes, se realizó en la mañana del 6 de junio de 1944. En una acción de tanta envergadura, la posibilidad de desastre y confusión en las primeras fases del desembarco, y el fracaso de organizar adecuadamente sobre las playas a hombres y equipos, era inmensa. En los sectores británicos *"Gold"*, *"Juno"* y *"Sword"*, en el flanco izquierdo aliado, la peligrosa tarea de señalizar y limpiar las playas recayó sobre los comandos de la *Royal Navy*.

"Juno"

6 de junio, 07,45 h. La 3.ª División de Infantería canadiense ve retrasado su asalto por las condiciones adversas de la marea, llega a la playa y comienza a sufrir fuertes pérdidas. Los Comandos L y P forman el elemento naval.
10,00 h. Las playas quedan aseguradas. Los comandos navales participan en el rechazo de los contraataques alemanes a finales del día.

"Gold"

6 de junio, 07,25 h. Las playas del sector *"Gold"* son asaltadas por elementos de vanguardia de la 50.ª División de Infantería y equipos de los comandos navales J, Q y T. La fuerza Aliada encuentra una férrea resistencia en Le Hamel, donde los comandos navales deben irrumpir en las posiciones alemanas.

"Sword"

6 de junio, 07,25 h. La 3.ª División de Infantería británica proporciona las fuerzas asaltantes en las playas comprendidas entre el estuario del Orne en Ouistreham y la villa de Luc. El contingente naval consiste en los Comandos F y R. A pesar de la resistencia del enemigo, incluso en La Brèche, el asalto tiene éxito.



LA 36.ª ALA

La 36.ª Ala de Caza Táctica (TFW) fue la primera unidad de aparatos de reacción de la Fuerza Aérea de EE UU desplegada en Europa tras la guerra. En julio de 1948 se instaló en la base de Furstenfeldbruck con sus F-80 Shooting Star y desde entonces se ha hecho famosa por introducir nuevos tipos de cazas en Europa, incluido el F-15 Eagle en abril de 1977. La historia de la 36.ª comenzó en febrero de 1940, cuando se creó el 36.º Grupo de Persecución en Langley Field, Virginia, que utilizaba Curtiss P-36 Hawk. Luego voló con cazas P-40 Warhawk en el Caribe antes de pasar a los P-47 Thunderbolt y operar en Europa. Durante la Segunda Guerra Mundial, la 36.ª obtuvo dos Citaciones de Unidad Presidencial y se ganó el apodo de la "combativa 36.ª". Después del conflicto la 36.ª ha sido citada en cinco ocasiones como Unidad Sobresaliente de la USAF. El equipo de mantenimiento de sus F-15 ganó honores en 1982 y 1983, y en 1984 el capitán Michael Bebo fue seleccionado como mejor piloto de caza de la Fuerza Aérea de EE UU. En 1985 el comandante Eric Nedergaard fue el primer norteamericano ganador del codiciado trofeo *International Air Tatto Solo*. Los F-15 de la 36.ª se encuentran normalmente bajo control de la OTAN. Este control depende del Sector 3 de la 4.ª Fuerza Aérea Táctica Aliada. El control superior en Europa se encuentra en manos del Mando Europeo de EE UU (en las cercanías de Stuttgart), y la red de mando se extiende a través de las Fuerzas Aéreas de EE UU en Europa (base aérea de Ramstein) y de la 17.ª Fuerza Aérea, que tiene su estado mayor en la base de Sembach. Arriba: el emblema de la 36.ª Ala de Caza Táctica.

ALERTA ZULU

Las tripulaciones de los F-15 de la "Alerta Zulú" de la 36.ª Ala de Caza Táctica, en guardia las 24 horas, están listos para despegar ante cualquier amenaza.

Si la guerra estallara en la región de Europa central, la 36.ª Ala de Caza Táctica (TFW) de la Fuerza Aérea de EE UU (USAF) podría ser una de las primeras unidades de la OTAN en entrar en combate. La misión de la 36.ª TFW es asegurar la soberanía del espacio aéreo de la OTAN, pues es una unidad de primera línea en la defensa aérea. Esto significa que sus 72 aviones y sus aproximadamente 110 pilotos deben estar dispuestos para entrar en acción en cualquier momento del año.

La punta de lanza de la 36.ª Ala consta de cuatro cazas de superioridad aérea F-15 Eagle. Estos aparatos permanecen listos y dispuestos para el combate permanentemente, alojados en refugios especiales que llevan un nombre complicado, *Roether Memorial Zulu Alert Facility*, y que consisten en cuatro hangares, construidos en una colina en la base aérea de Bitburg, en Alemania Federal, muy cercana a la frontera con Luxemburgo. Además de la protección que da la propia colina, las estructuras de los hangares están reforzadas especialmente o más bien "endurecidas" para resistir los ataques.

En su interior, los cuatro F-15 están armados y repostados, listos para el combate. Para realizar una salida, sólo es necesario que se suban los pilotos y se enciendan los motores. Allí aguardan silenciosos y relucientes, parecidos a los vehículos contraincendios de un parque de bomberos, a la espera de que suene la campana de alerta. Esta analogía se extiende a los inmaculados alrededores de los aviones, en donde las máquinas y todo está perfectamente limpio. Por el suelo corren numerosos cables que suministrarán potencia eléctrica y comunicaciones a los aviones cuando llegue el momento. La esterilidad de las superficies es tal que no se ven ni siquiera manchas de aceite o de polvo.

En el fuselaje y bajo las alas de cada caza hay cuatro misiles aire-aire AIM-7F/M Sparrow



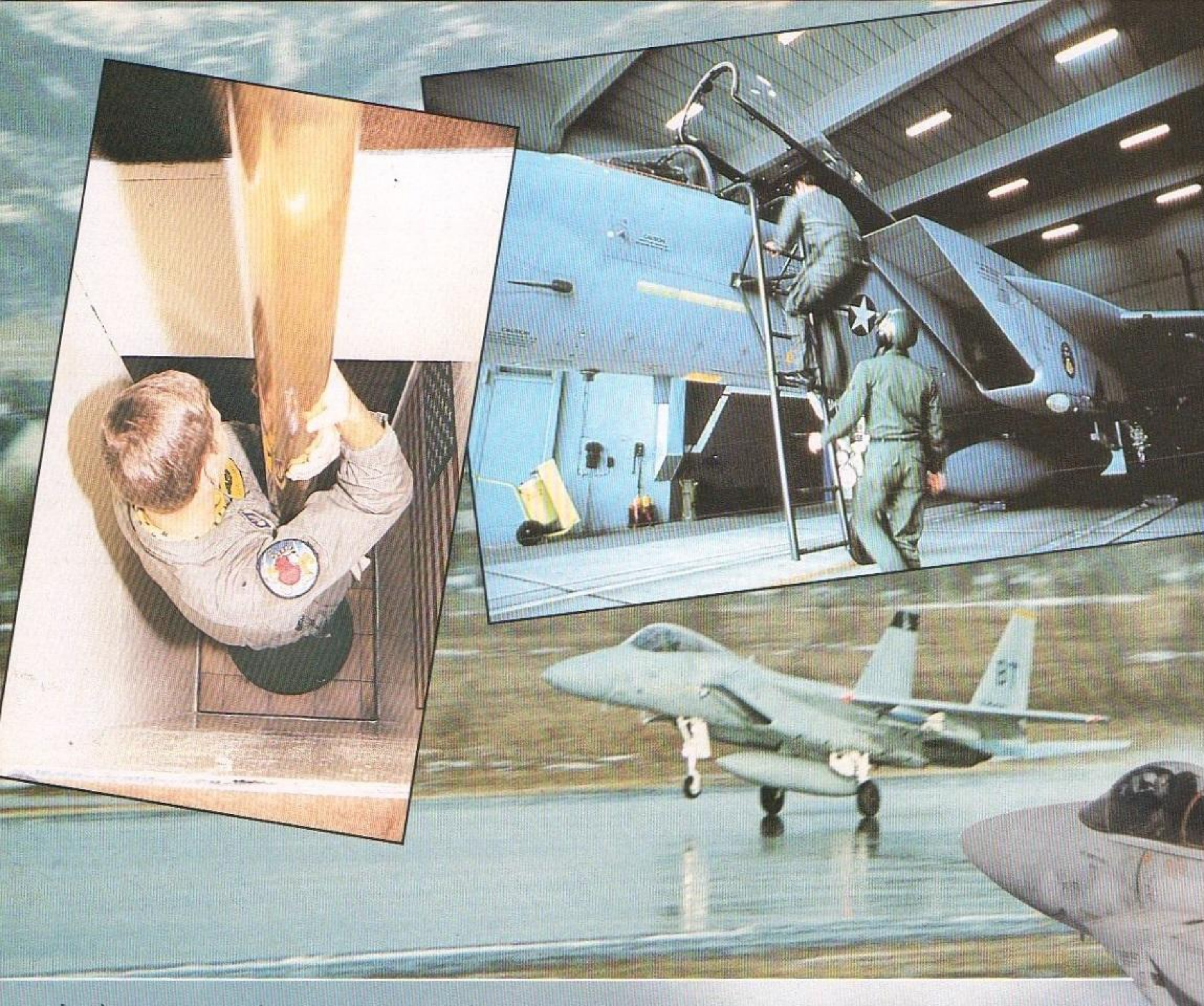
y otros cuatro AIM-9L/M Sidewinder reales, que aguardan a realizar su mortífero trabajo en el aire. Cerca de la raíz alar derecha de cada Eagle hay un cañón de 20 mm dispuesto para disparar un total de 940 proyectiles cuando sea preciso.

En el centro del área del hangar se halla el reluciente poste de bomberos, procedente del piso superior, donde se encuentra una espartana sala de guardia en la que se acomodan los tripulantes de los Eagle de la Alerta Zulú. En todo momento hay siempre cuatro pilotos pendientes de la señal de entrar en acción, completamente equipados con sus trajes anti G. Con ellos están los jefes mecánicos de cada aparato, que conocen el armamento, la aviónica y otras características necesarias para mantener los cazas de la fuerza de alerta en el estado óptimo.

Durante la mayor parte del tiempo, la sala de guardia Zulú está tranquila. Los pilotos leen, escriben, juegan a las cartas, dormitan o ven la televisión.

La placidez de tal escena es falsa, ya que oculta la energía y el espíritu combativo que los pilotos deben demostrar cuando llega la señal de alerta, lo que puede significar un ataque enemigo.

Abajo: Un F-15 del 525.º Escuadrón de la 36.ª Ala de Caza Táctica. Inferior: una bella fotografía de contraste enmarca una patrulla de tres F-15 que se dirigen a interceptar un avión no identificado sobre Alemania durante una de las muchas misiones de entrenamiento real de combate realizadas por la 36.ª TFW.



La alarma suena por lo menos una vez al día. Podría deberse a una violación accidental del espacio aéreo de Alemania Federal o bien a que un avión no identificado levanta las sospechas de uno de los controladores de radar, y el centro de operaciones sectorial de la OTAN decide hacer despegar a los F-15 de la Alerta Zulú. Otras veces ese centro de operaciones no dispone de objetivos, pero desea comprobar el estado del sistema. Los tripulantes de la Alerta Zulú nunca saben la razón por la que tienen que despegar. Para ellos, cada salida de este tipo puede significar un combate real.

Cuando llega la orden de despegue, la placidez de la sala de guardia se ve alterada por una sirena grave y estridente. Rápidamente, los pilotos se dirigen hacia el palo y se deslizan por él. Allí, en la sala principal, se encuentran sus F-15. Los cuatro hombres suben por las escalerillas a sus cabinas y se colocan sus atalajes y cascos; luego conectan los sistemas de eyección del asiento, el oxígeno y las comunicaciones del caza. Entretanto, cada jefe de mecánicos ha llegado hasta el aparato correspondiente y le ha colocado un equipo intercomunicador. A continuación se dedica a quitar rápidamente todos los seguros del avión y de los misiles.

Una vez que este último está en el aparato, enciende los dos motores Pratt & Whitney F100. Primero el de estribor, que genera potencia a los sistemas del avión, luego, cuando el jefe de mecánicos ha retirado la escalerilla del fuselaje y se aparta, el piloto enciende el motor de babor. Su mano izquierda mueve el mando de gases. Con su mano derecha pulsa los botones para introducir las coordenadas geográficas de Bitburg en el sistema de navegación inercial (INS) del Eagle. La alineación del ordenador del INS lleva unos tres minutos. Esta operación es la más prolongada de la alerta.

Mientras el INS se programa, el piloto está ocupado con la radio. Recibe las instrucciones de la misión del puesto de mando de la 36.ª TFW y pide permiso para despegar a la torre de control de Bitburg.

Los ocho turbosoplantes de los cuatro cazas retumban, dispuestos para despegar. Dentro de la cabina, todo está tranquilo. El ruido de los motores queda apagado por el casco del piloto y por el sellado de la cabina. El único sonido que oye en sus auriculares es el silbido de su respiración y el chasquido de su voz y las de los demás en la radio.

En cuestión de segundos, los dos cazas se internan en el cielo gris y se pierden de vista.

La Alerta Zulú está organizada en dos patrullas de dos aviones. La primera es autorizada a iniciar el carreteo, mientras que la segunda patrulla permanece en el hangar.

El piloto líder recibe las instrucciones de despegue y la información básica sobre su misión. Una vez asumidos los datos, el piloto abre el mando de gases. El rugido de los motores se vuelve ensordecedor y el Eagle comienza a salir del hangar. Seguido por su

¡Alerta Zulú! La sirena comienza a sonar y los pilotos se dirigen a sus cazas a través del poste de descenso (superior izquierda) y entran en las cabinas, seguidos de cerca por el mecánico jefe (superior centro). Tras abandonar su refugio TAB VEE (superior derecha), los Eagle despegan menos de cinco minutos después de que sonara la alarma y se acercan a sus objetivos (arriba derecha). Arriba: Una pareja de Eagle regresan a Bodo durante un despliegue de la 36.ª TFW.

punto, el líder de la patrulla rueda unos 500 metros por la pista especial. Asumen posiciones de despegue al final de la pista 06-24, de 7 500 m, de Bitburg. El punto coloca su F-15C en posición junto a su líder, aunque ligeramente más atrás. A una señal predeterminada, el líder da gases, hasta que los motores alcanzan la potencia militar y luego pone el cuadrante en poscombustión. El agudo rugir de los cuatro turbosoplantes F100 se esparce por el aire y rebota en las colinas que rodean la base, un ruido audible a kilómetros de distancia. Llamaradas de fuego blanco salen de las cuatro toberas.

Los Eagle comienzan a rodar –lentamente durante un segundo o dos, luego rápidamente, impulsados por los 22 680 kg de empuje de los motores. El líder de patrulla mantiene su aparato alineado con la línea central de la pista, mientras el punto sigue en formación. A los 300 m los dos aviones despegan.

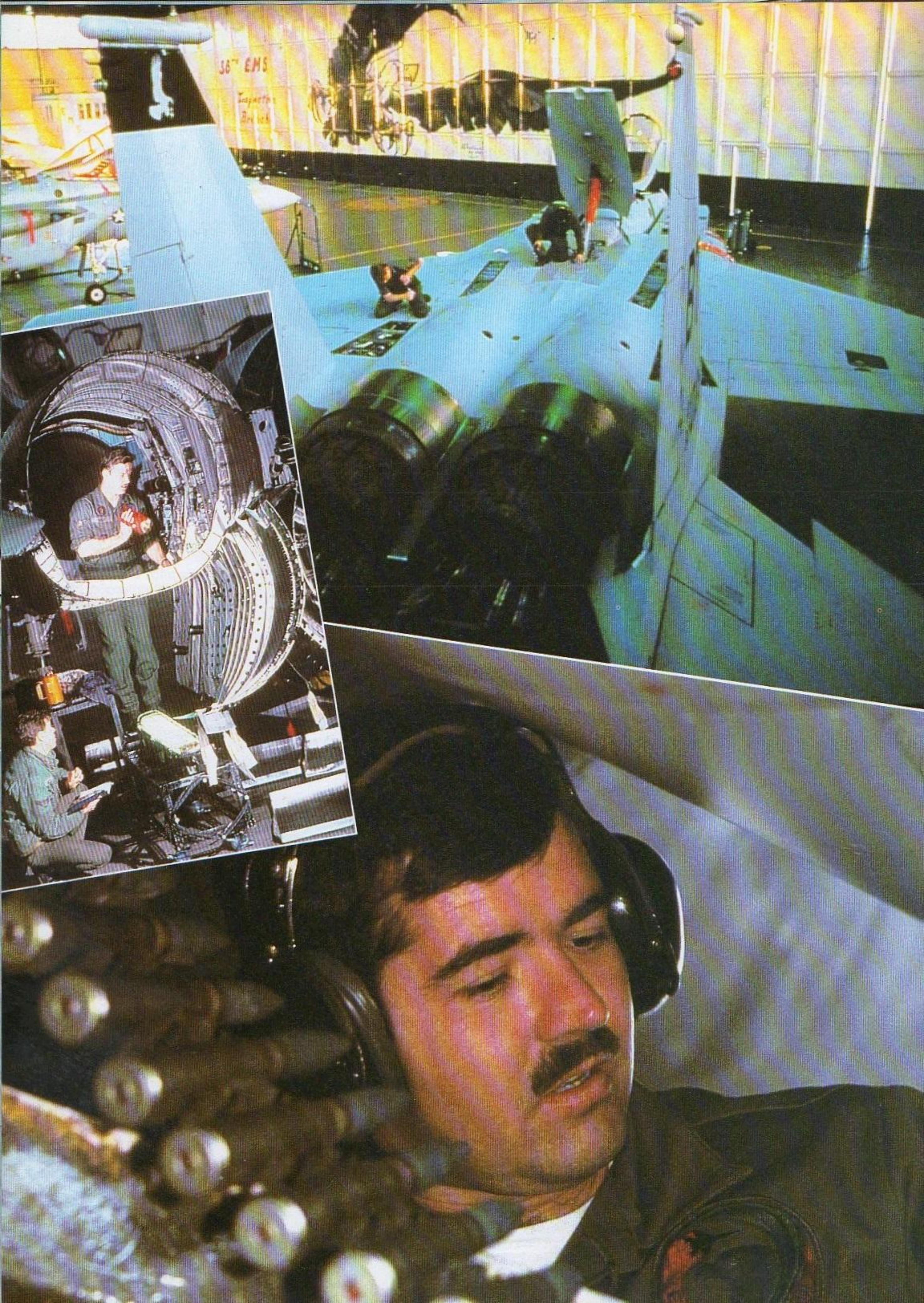
Han pasado menos de cinco minutos desde que sonara la sirena. Cinco minutos es el tiempo normal prescrito. La mayor parte de las veces los Eagle de la 36.ª levantan el vuelo dentro de estos cinco minutos.

Entretanto, la segunda patrulla Zulú permanece en el interior del hangar. Está lista para despegar en

CORONEL PETER D. ROBINSON

El coronel Peter D. Robinson aportó más de 3 500 horas de vuelo en cazas a reacción y 435 misiones de combate a la "combativa 36.ª" y vuela regularmente con los escuadrones del ala. Nacido en 1940 en Ann Arbor, Michigan, Robinson accedió a la Academia de la Fuerza Aérea desde la escuela secundaria y se graduó en 1962 como licenciado en ciencias. Obtuvo sus alas de piloto en agosto de 1963. Su entrenamiento le llevó a pilotar cazas F-100 Super Sabre durante dos años con el 81.º TFS en Hahn, Alemania. Desde allí, Robinson fue destinado al Sudeste Asiático en su primer despliegue operativo en Vietnam y realizó 325 misiones de combate con F-100 entre 1966 y 1967. Tras los combates, fue destinado a la Universidad de Freiburg como profesor de matemáticas. Cuando regresó a la cabina de un caza a reacción, hizo la transición al F-4 Phantom y volvió a realizar un segundo despliegue operativo en Vietnam entre 1970 y 1971. En esta ocasión realizó 110 misiones con Phantom, encuadrado en el 555.º TFS *"Triple Nickel"*. Tras un período en el Pentágono, regresó a los cazas en 1975 y se ocupó de la conversión de la 49.ª TFW de Phantom a F-15. Desde la cabina de este último regresó de nuevo a los estudios académicos y se graduó en el *Royal College* de Estudios para la Defensa de Londres en 1982. Luego fue destinado al cuartel general de las Fuerzas Aéreas de EE UU en Europa, aunque enseguida volvió a los F-15, esta vez en Bitburg. Tras servir como segundo al mando del ala durante casi dos años, el coronel Robinson asumió la jefatura en enero de 1985.




36TH EMS

caso de que algo funcione mal en la primera patrulla o de que aquella necesite refuerzos.

El controlador del radar de interceptación en tierra transmite el rumbo y la altitud a la patrulla Eagle en dirección al objetivo. Ascienden a más de 500 nudos y se introducen apresuradamente en la inmensidad del cielo, allí donde se librará el combate por la superioridad aérea. Se intenta interceptar el rastro del objetivo lo más hacia el este posible. La mayoría de las alertas que causan un despegue se deben a aviones que han seguido mal su plan de vuelo o en los que la poca pericia navegacional del piloto los ha llevado a la ADIZ (Zona de Identificación de la Defensa Aérea) que se extiende a lo largo de la frontera entre ambas Alemanias.

Los pilotos de interceptación observan las pantallas de sus radares, que captan el objetivo a gran distancia. Una vez que los Eagle establecen contacto con el avión intruso, los pilotos maniobran para realizar una identificación visual. Se colocan junto al blanco y alabean, señal internacional que significa que el intruso debe seguir a los cazas. Así, juntos, vuelan hasta el aeródromo más cercano. El F-15 vira y extrae el tren de aterrizaje para indicar al intruso que aterrize. Una vez éste lo ha hecho y se encuentra en la pista del aeródromo, el F-15 se retira.

Actualmente, los despegues hacia objetivos no identificados son muy raros. Es más frecuente que los Eagle salgan a interceptar aviones reales o simulados como parte del constante programa de entrenamiento de las fuerzas de la OTAN en las misiones de defensa aérea. Para llevarla a cabo, la 36.ª TFW está organizada en tres escuadrones de caza táctica (TFS): el 22.° TFS, apodado *"Stingers"*, el 53.° TFS *"Tigers"*, y el 525.° TFS *"Bulldogs"*. Cada escuadrón dispone de 24 aparatos y 30 pilotos, y hay otros 20 hombres adicionales de la plana del ala disponibles para aumentar la plantilla de los escuadrones. El caza utilizado es, fundamentalmente, el monoplaza F-15C Eagle, con algunos biplazas F-15D en cada unidad. Los modelos "D" se utilizan principalmente para tareas de entrenamiento, aunque son capaces de realizar las mismas misiones de combate que los monoplazas. Los F-15 de la 36.ª TFW se identifican por sus grandes letras "BT" pintadas en las derivas y cada escuadrón se conoce además por una banda coloreada horizontal: roja para el 22.°, amarilla para el 53.° y azul para el 525.°.

El ala se prepara constantemente para sus misiones de combate, y para ello son necesarios los esfuerzos de unos 5 000 hombres y mujeres que se dedican a mantener a pilotos y aviones listos para el vuelo y la lucha. Este esfuerzo se mantendrá durante tanto tiempo como lo requieran las autoridades de la OTAN.

A un recién llegado le cuesta unos 60 días convertirse en un piloto de caza de primera línea. Esto es así en todos los casos, independientemente de cuál sea su formación. Los pilotos destacados a la 36.ª TFW pueden proceder de tres fuentes principales. En primer lugar, están los jóvenes que acaban de obtener sus despachos. Han sido entrenados en cursillos especializados de piloto de caza en los AT-38 Talon y luego han pasado a los F-15 en EE UU durante otros seis meses. Otros pilotos, más veteranos y experimentados, proceden de unidades provistas de aviones más anticuados, tales como el F-4 Phantom, y que acaban de realizar un cursillo de conversión al F-15. Finalmente, los pilotos completamente cualificados en F-15 proceden de otras alas de la USAF ya equipadas con el modelo. Cualquiera que sea su origen, todos ellos pasan a formar parte ahora de la élite en el terreno de la caza táctica.

Todos los nuevos pilotos deben "volar" antes en los simuladores de F-15 de Bitburg. El tiempo pasado en ellos les familiariza con el aparato, sus procedimientos, frecuencias de radio, ayudas a la navegación y otras características. Posteriormente comienzan a progresar en su preparación para volar con los F-15 en Alemania. La secuencia de entrenamiento se inicia con maniobras básicas de caza, en las que un aparato "intercepta" a otro de su propio escuadrón sobre los cielos alemanes. Posteriormente, se realizan maniobras de combate aéreo en las que se opera como una patrulla coordinada de dos aviones contra un solo adversario. Es entonces donde el nuevo punto comienza a apreciar su papel crucial en un combate aéreo: proteger a su líder y estar preparado para atacar a otros cazas enemigos. A partir de aquí los pilotos progresan hacia las tácticas de combate aéreo, en las que varios F-15 de un escuadrón buscan y atacan a otros F-15 sobre un amplio fragmento del espacio aéreo europeo. Finalmente, los F-15 de la 36.ª TFW "combaten" con otros cazas de distinto modelo de la OTAN o de la USAF en un cursillo de tácticas de combate aéreo desiguales.

El entrenamiento de interceptación se realiza a veces de noche y con condiciones meteorológicas adversas. Los Eagle de Bitburg encuentran a los objetivos y maniobran para colocarse en posición de lanzar sus armas de dos formas: bien a través de un potente radar terrestre en los emplazamientos de control de interceptación, o bien mediante la utilización de sus propios radares de a bordo Hughes APG-63. El entrenamiento de interceptación se realiza normalmente a altitudes medias o altas. Mediante el denominado programa de objetivos de fortuna de la OTAN se proporcionan práctica en la interceptación espontánea, en la que todo avión militar que vuele por debajo de los 3 000 m a través del espacio aéreo de Alemania Federal es susceptible de ser interceptado sin alerta previa. Todo avión militar, entre el suelo y los 3 000 m, debe jugar limpio, o puede ser "atacado" por cualquier otro avión militar.

Allí, en condiciones de vuelo óptimas, realizan misiones de entrenamiento contra otros aviones de la OTAN.

Cuando se considera que un piloto está "listo para la misión", pasará a volar del orden de las 15 salidas cada mes, unas 20 horas de vuelo. Asimismo también podrá ser destinado fuera de Bitburg por períodos prolongados de hasta una tercera parte del año.

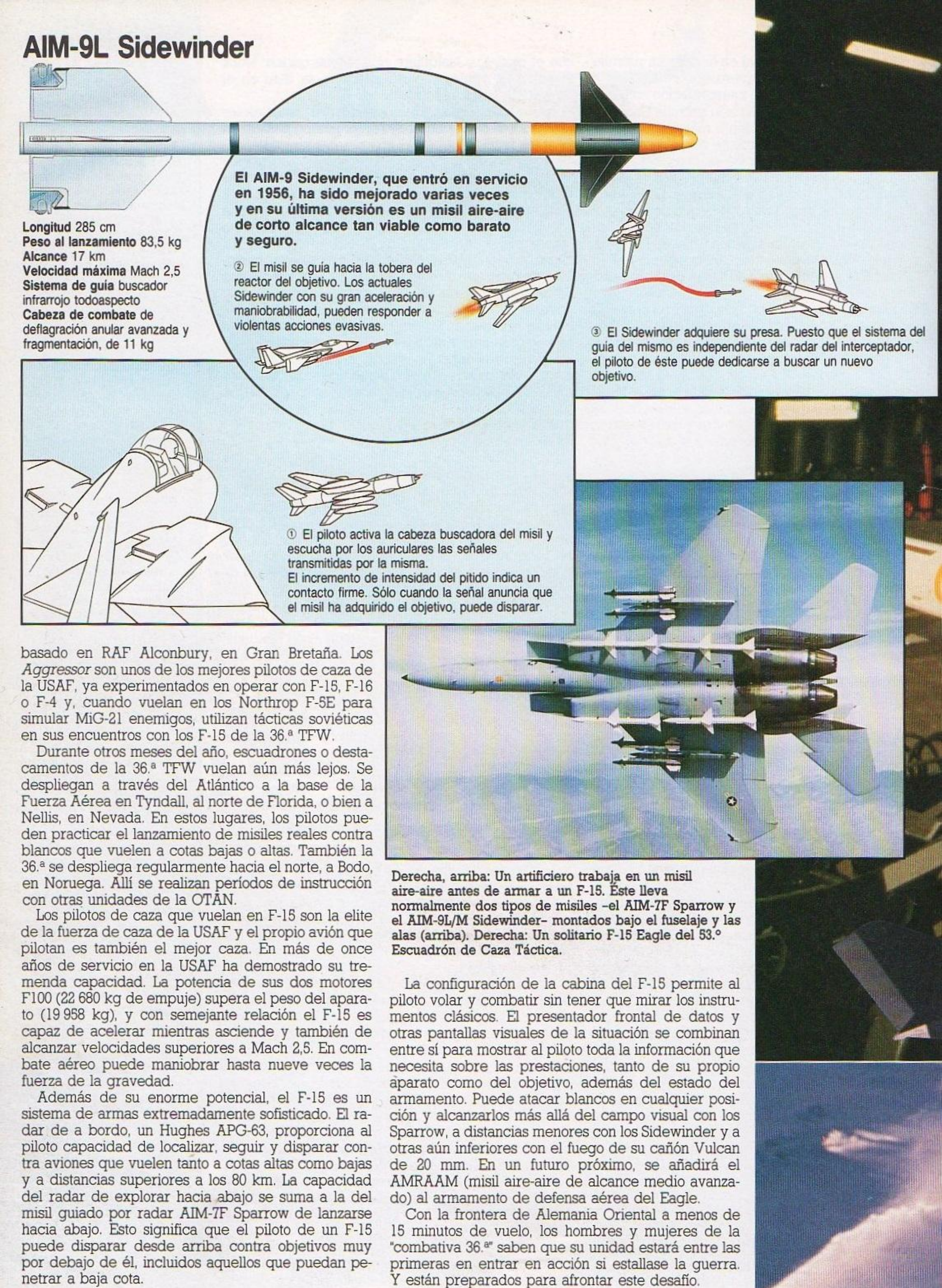
La realización de vuelos de entrenamiento fuera de Bitburg es necesaria por diversas razones. Primero, para que los pilotos se familiaricen con las condiciones de vuelo en otras partes del área de la OTAN, desde la gélida Noruega hasta el Mediterráneo Oriental. Otra razón es que el restringido espacio aéreo de Alemania Federal obstaculiza el combate aéreo realista. Por último, el mal tiempo meteorológico de Europa Central reduce el tiempo de entrenamiento disponible debido a que gran parte de cada misión se pierde en hacer frente a las exigencias de la oscuridad, el mal tiempo o ambos.

Por lo tanto, durante dos meses al año cada escuadrón vuela a Decimomannu, en Cerdeña. Allí, en óptimas condiciones de vuelo, realiza misiones de instrucción de combate contra otros aviones de la OTAN. Los adversarios con los que se enfrentan más comúnmente son los pilotos de los *"Aggressor"* del 527.° Escuadrón de Entrenamiento de Caza Táctica,

El entretenimiento de los Eagle en condiciones óptimas depende de tres escuadrones de mantenimiento de la 36.ª. Superior izquierda: Personal del 36.° Escuadrón de Mantenimiento de Equipos trabaja en un F-15. Centro, izquierda: Mantenimiento del compartimiento motriz. Izquierda: Un armero municiona un cañón de 20 mm.

PUESTA A PUNTO

Tres escuadrones de mantenimiento trabajan para mantener dispuestos para el vuelo los cazas de la 36.ª. Estos son el 36.° Escuadrón de Generación de Aviones (AGS), el 36.° Escuadrón de Mantenimiento de Equipos y el 36.° Escuadrón de Reparación de Componentes. El 36.° AGS está subdividido a su vez en tres unidades, cada una de ellas asignada a uno de los tres escuadrones de vuelo del ala. La mayoría del trabajo rutinario menor se realiza en refugios fortificados para aviones denominados TAB VEE (iniciales de *Theater Air Base Vulnerability Shelters*). Éstos están dispersos sobre un área de unos 3 km y reforzados contra las explosiones para asegurar la supervivencia de los preciados F-15 que alojan en su interior. La mayor parte del mantenimiento de los aviones se basa en el concepto "quitar, reemplazar, reparar". Cuando un piloto o un jefe de mecánicos identifica un problema, el personal de mantenimiento localiza el fallo y sustituye el componente averiado por uno de repuesto. El averiado es enviado a los talleres del Mantenimiento de Equipos o del Escuadrón de Reparación de Componentes. Entretanto, el escuadrón de suministros envía un nuevo repuesto al refugio de primera línea para sustituir el instalado en el F-15. Cuando un escuadrón o una patrulla se despliegan lejos de Bitburg, un grupo de personal esencial es enviado en cabeza. Éste forma una parte representativa del mantenimiento del ala y de sus unidades de suministros, e incluye especialistas en armamento del AGS y técnicos de los otros dos escuadrones técnicos. También se envían especialistas en transporte, suministros y administración. Allí donde se destaque la 36.ª, los hombres y mujeres que realizan el crucial apoyo de los escuadrones de vuelo estarán allí para asegurar que el ala esté lista para el combate en todo momento.



basado en RAF Alconbury, en Gran Bretaña. Los *Aggressor* son unos de los mejores pilotos de caza de la USAF, ya experimentados en operar con F-15, F-16 o F-4 y, cuando vuelan en los Northrop F-5E para simular MiG-21 enemigos, utilizan tácticas soviéticas en sus encuentros con los F-15 de la 36.ª TFW.

Durante otros meses del año, escuadrones o destacamentos de la 36.ª TFW vuelan aún más lejos. Se despliegan a través del Atlántico a la base de la Fuerza Aérea en Tyndall, al norte de Florida, o bien a Nellis, en Nevada. En estos lugares, los pilotos pueden practicar el lanzamiento de misiles reales contra blancos que vuelen a cotas bajas o altas. También la 36.ª se despliega regularmente hacia el norte, a Bodo, en Noruega. Allí se realizan períodos de instrucción con otras unidades de la OTAN.

Los pilotos de caza que vuelan en F-15 son la elite de la fuerza de caza de la USAF y el propio avión que pilotan es también el mejor caza. En más de once años de servicio en la USAF ha demostrado su tremenda capacidad. La potencia de sus dos motores F100 (22 680 kg de empuje) supera el peso del aparato (19 958 kg), y con semejante relación el F-15 es capaz de acelerar mientras asciende y también de alcanzar velocidades superiores a Mach 2,5. En combate aéreo puede maniobrar hasta nueve veces la fuerza de la gravedad.

Además de su enorme potencial, el F-15 es un sistema de armas extremadamente sofisticado. El radar de a bordo, un Hughes APG-63, proporciona al piloto capacidad de localizar, seguir y disparar contra aviones que vuelen tanto a cotas altas como bajas y a distancias superiores a los 80 km. La capacidad del radar de explorar hacia abajo se suma a la del misil guiado por radar AIM-7F Sparrow de lanzarse hacia abajo. Esto significa que el piloto de un F-15 puede disparar desde arriba contra objetivos muy por debajo de él, incluidos aquellos que puedan penetrar a baja cota.

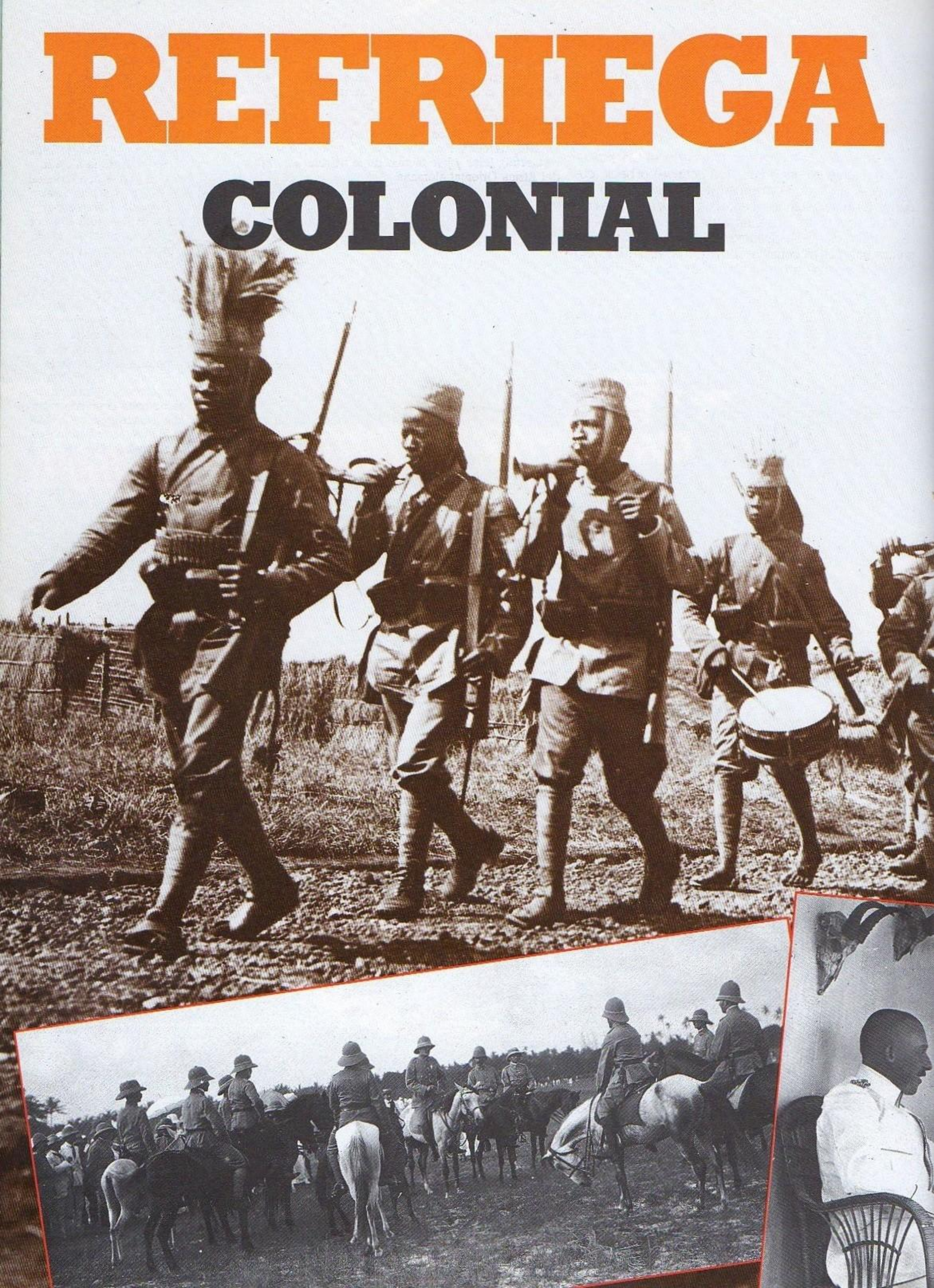
Derecha, arriba: Un artificiero trabaja en un misil aire-aire antes de armar a un F-15. Éste lleva normalmente dos tipos de misiles –el AIM-7F Sparrow y el AIM-9L/M Sidewinder– montados bajo el fuselaje y las alas (arriba). Derecha: Un solitario F-15 Eagle del 53.° Escuadrón de Caza Táctica.

La configuración de la cabina del F-15 permite al piloto volar y combatir sin tener que mirar los instrumentos clásicos. El presentador frontal de datos y otras pantallas visuales de la situación se combinan entre sí para mostrar al piloto toda la información que necesita sobre las prestaciones, tanto de su propio aparato como del objetivo, además del estado del armamento. Puede atacar blancos en cualquier posición y alcanzarlos más allá del campo visual con los Sparrow, a distancias menores con los Sidewinder y a otras aún inferiores con el fuego de su cañón Vulcan de 20 mm. En un futuro próximo, se añadirá el AMRAAM (misil aire-aire de alcance medio avanzado) al armamento de defensa aérea del Eagle.

Con la frontera de Alemania Oriental a menos de 15 minutos de vuelo, los hombres y mujeres de la "combativa 36.ª" saben que su unidad estará entre las primeras en entrar en acción si estallase la guerra. Y están preparados para afrontar este desafío.


REMOVE BEFORE FLIGHT
BT
AF 76 035

REFRIEGA COLONIAL



En noviembre de 1914, la *Schutztruppe* derrotó a las fuerzas de invasión británicas en el África Oriental alemana.

En la tarde del 3 de noviembre de 1914, el *Oberstleunant* (teniente coronel) Paul von Lettow-Vorbeck, comandante de la *Schutztruppe* (fuerza de defensa) del África Oriental alemana, llegaba a los alrededores de la zona occidental del puerto de Tanga. Durante el día, unidades de la *Schutztruppe* habían combatido contra una fuerza considerable de tropas del Imperio británico desembarcadas desde el mar. Tras horas de fieros combates, el comandante alemán local había decidido, a la vista de la superioridad numérica de los asaltantes y ante la perspectiva de posteriores desembarcos, retirarse con sus tropas hacia el oeste de Tanga. Lettow-Vorbeck había optado por asumir el control de la situación y, acompañado por dos oficiales, se dirigió a Tanga en bicicleta. Encontró la ciudad desierta y cuando llegó al puerto, observó los buques de transporte británicos a unos 300 m., con las luces encendidas y con gran ruido. Cuando se retiraba, un centinela indio les descubrió pero no hizo ningún intento por detenerles. Tras este reconoci-

Abajo, izquierda: *Askaris* en uniformes de campana. Acompañados de tambores y cornetas, los reclutas nativos de la fuerza de defensa colonial alemana marchan a enfrentarse con los británicos. Inferior, izquierda: Oficiales alemanes de la *Schutztruppe* a caballo, fotografiados durante la declaración de guerra. Inferior, derecha: Paul von Lettow-Vorbeck (a la izquierda), líder y jefe táctico de la fructífera campaña del África Oriental alemana.



Suboficial del *Schutztruppe*, África Oriental alemana, 1914

El uniforme de este suboficial es amarillo caqui, con ribeteado en blanco y con hombreras del mismo color con cordones negros y rojos. El sombrero es gris y tiene reborde blanco y la escarapela del África Oriental alemana. Su fusil es un Mauser Modelo M1891 de 7,92 mm.

LA *SCHUTZTRUPPE*, ÁFRICA ORIENTAL ALEMANA

Cuando Alemania entró en guerra, en agosto de 1914, la suerte de la alejada colonia del África Oriental alemana parecía estar echada. Carente de suministros y rodeada por territorios hostiles, era de esperar que cayera en manos aliadas tras una brevísima campaña. Sin embargo, en este cálculo no entraban la notable genialidad de un buen soldado y de su pequeña pero decidida fuerza de combate. Antes de la guerra, el orden era incumbencia de una unidad de defensa conocida como la *Schutztruppe*. Mandada por el *oberstleunant* (teniente coronel) Paul von Lettow-Vorbeck, estaba compuesta por 260 alemanes y 2 472 *askaris* (soldados nativos del territorio), hombres dotados de una gran experiencia y disciplina, desarrollada en sus constantes operaciones en la selva, que les convertían en una unidad de gran resistencia y pericia. La *Schutztruppe* estaba organizada en 14 compañías de campaña independientes, cada una compuesta por unos 20 oficiales y suboficiales alemanes y unos 200 *askaris*. Operaban como unidades autosuficientes, móviles y tácticas, y tenían sus propios elementos de suministro y transporte. Los *askaris* estaban entrenados de acuerdo a la instrucción militar de la infantería regular alemana, con órdenes directas en alemán y las más largas en *suahili*. La disciplina se imponía mediante el castigo, aunque los alemanes se aseguraban de que la paga y el estátus fueran lo suficientemente altos como para asegurar su lealtad. El armamento no era muy abundante, aunque cada compañía contaba hasta con cuatro ametralladoras, la *Schutztruppe* sólo tenía unas cuantas piezas artilleras y ocho de las compañías de campaña utilizaban aún el anticuado fusil Mauser Modelo 1871. Además de la *Schutztruppe*, Lettow-Vorbeck podía utilizar unos 2 200 policías.



Arriba: Algunos de los primeros disparos de la guerra en el África Oriental alemana los realizó la *Royal Navy*. El HMS *Seven* bombardea Tanga en agosto de 1914 para forzar una tregua local. Arriba, derecha: Los batallones de infantería indios de la Fuerza Expedicionaria "B" británica, reclutados a toda prisa, no fueron contricantes para los bien entrenados *askaris* de la *Schutztruppe* y tuvieron fuertes bajas en el ataque a Tanga. Fondo: En contraste, los contingentes británicos se aprovecharon de su famosa disciplina militar. El hecho de que Lettow-Vorbeck pudiera resistir a una fuerza numéricamente superior y venciera dice mucho de la calidad de lu liderazgo.

miento, Lettow-Vorbeck estaba determinado a defender Tanga contra el próximo ataque británico y comenzó a desplegar sus fuerzas al amanecer del 4 de noviembre. La batalla que seguiría determinaría el curso de la guerra en el África Oriental durante los cuatro años siguientes.

En agosto de 1914, Lettow-Vorbeck recibió el encargo, casi imposible, de defender el África Oriental alemana. El territorio cubría 1 689 km² de bosques, pantanos, monte bajo y montañas que abarcaban desde la cuenca del Congo hasta el Océano Índico, y desde el lago Victoria hasta el África Oriental portuguesa. Al oeste, tenía fronteras con el Congo belga, al norte estaba amenazado por el África Oriental británica y al este por la *Royal Navy*. Hacia el sur había aún algo de seguridad, representada por la todavía neutral África Oriental portuguesa. La población de su territorio consistía en 7 650 000 africanos de 53 tribus diferentes, 15 000 hindúes, árabes y goaneses, y por sólo 5 336 alemanes. Lettow-Vorbeck no tenía intenciones de permanecer a la defensiva, empero, y decidió atacar a los Aliados allí donde eran más vulnerables, junto a la frontera del África Oriental británica. Durante los dos meses siguientes concentró el grueso de su *Schutztruppe* en el norte en los alrededores del Kilimanjaro y ordenó incursiones en el territorio británico. En octubre de 1914, capturó periódicos y correo enemigo y se convenció de que los británicos concentraban una fuerza anfibia para desembarcar en Tanga. A finales de ese mismo mes Lettow-Vorbeck reconoció personalmente toda el área entre Moshi y el puerto. Aunque la propia Tanga sólo estaba defendida por una compañía de campaña, los refuerzos podrían concentrarse bastante rápidamente mediante la utilización del ferrocarril que unía Moshi y el norte.

La acción británica que anunció el estallido de la guerra había sido el bombardeo de Dar es Salaam desde el mar en agosto de 1914 y el establecimiento de una tregua allí y en Tanga. Los escasos batallones de los Fusileros Africanos del Rey del África Oriental británica se dispersaron tierra adentro en expediciones punitivas. El gobierno británico decidió reforzar el África Oriental mediante el desembarco de una fuerza expedicionaria que capturara las áreas costeras alemanas. Se pidió al gobierno indio que proporcionara tal fuerza, pero como las mejores tropas indias ya habían sido enviadas a Francia y al golfo Pérsico, se tuvo que organizar la llamada Fuerza Expedicionaria "B" y enviarla al África Oriental: por ello, ésta era de hecho un "ejército improvisado".

Consistía en 8 000 soldados, organizados en dos brigadas bajo el mando del general de división A. E. Aitken. La 27.ª Brigada estaba compuesta por el 2.º Regimiento Leal del Norte de Lancashire y tres batallones de infantería indios. La Brigada de Servicio Imperial consistía en dos batallones y medio de infantería india muy mediocre. Ninguno de los oficiales mayores había visto a sus hombres anteriormente y las tropas indias fueron descritas por uno de ellos como las "peores de India". Escasamente entrenados, mal armados y carentes de oficiales y suboficiales experimentados, se vieron sujetos a una travesía marítima de un mes, que redujo a la mayoría a un estado lamentable debido al mareo en la mar.

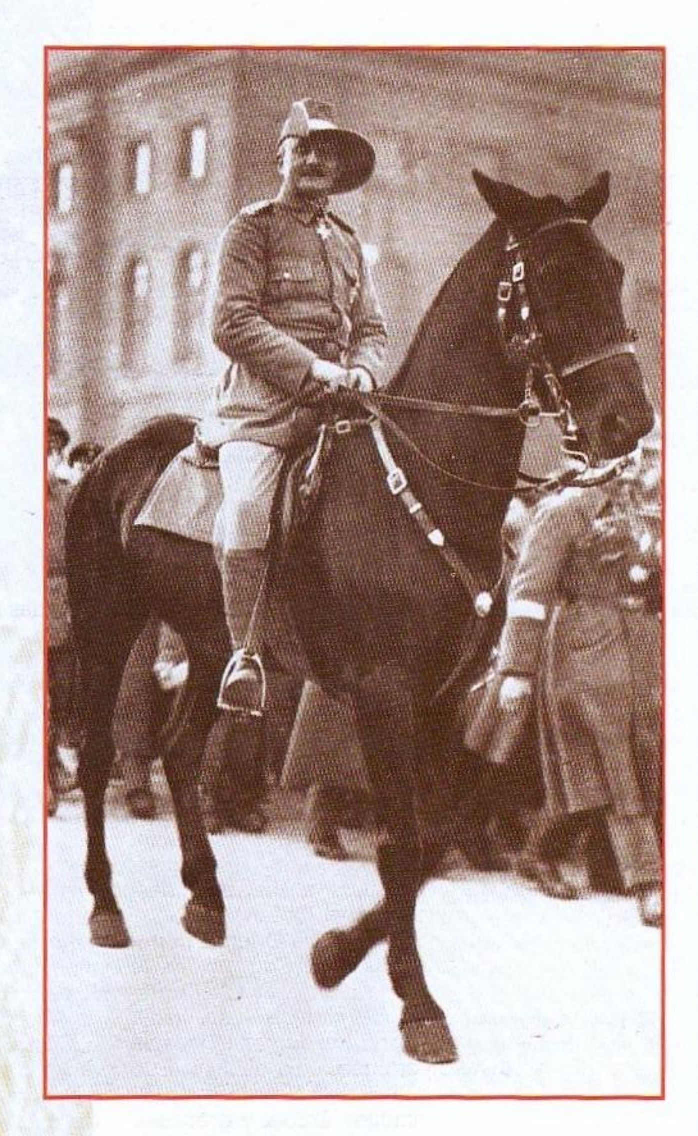
En una conferencia celebrada en Mombasa el 31 de octubre entre los oficiales mayores de la Fuerza Expedicionaria, los comandantes locales y el oficial naval de mayor graduación, se decidió desembarcar en Tanga mientras que una fuerza terrestre atacaría el sur a través de la frontera. Se asumió que Tanga estaba poco defendida y que Lettow-Vorbeck estaría distraído en el norte. Aitken rechazó la oferta de tropas de los Fusileros Africanos del Rey, pues esperaba que el desembarco se efectuara sin serios problemas. Luego, ante la estupefacción de los oficiales del Ejército presentes, el comandante del HMS *Fox*, el crucero de escolta, anunció que tendría que informar a los alemanes de Tanga que la tregua local había finalizado antes de que comenzaran las hostilidades. Por lo tanto, el 2 de noviembre, cuando la Fuerza Expedicionaria ancló en las cercanías de Tanga, se perdió todo el día y la oportunidad de la sorpresa mientras se realizaban negociaciones entre las autoridades locales alemanas y el capitán del *Fox*.

Cerca de 1 000 soldados se reunieron en los alrededores de Tanga, bien a pie o en camiones.

Tan pronto como el oficial de distrito local alemán había observado las velas de la Fuerza Expedicionaria en las cercanías de Tanga, había telegrafiado a Lettow-Vorbeck a Moshi, y éste a su vez dio órdenes inmediatas de que sus compañías de campaña regresasen de la frontera y se concentraran en Tanga. En las 48 horas siguientes llegaron a la ciudad unos 1 000 soldados alemanes, bien a pie o en camiones, carros o en el ferrocarril de vía única que unía Moshi con Tanga. El retraso de todo el 2 de noviembre ocasionó a los británicos no sólo la pérdida del elemento sorpresa, sino que también dio a los alemanes el tiempo suficiente para que organizaran sus defensas.

Finalmente, los británicos decidieron desembarcar

Derecha: Paul von Lettow-Vorbeck, fotografiado durante su desfile triunfal a través de Berlín el 2 de marzo de 1919. Aunque su regreso a Alemania se retrasó por las formalidades de la repatriación, fue recibido como un héroe por los alemanes, que habían seguido con avidez su campaña en los periódicos.



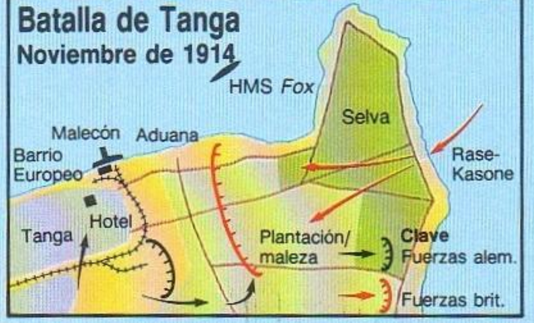
PAUL VON LETTOW-VORBECK

El comandante de la *Schutztruppe* alemana en África Oriental, Paul von Lettow-Vorbeck, fue sin lugar a dudas uno de los oficiales alemanes más sobresalientes de la Primera Guerra Mundial. El hecho de que su pequeña fuerza resistiera con éxito a los británicos a pesar de carecer de suministros y refuerzos se puede atribuir, casi con toda seguridad, a su fuerte carácter, determinación y capacidad profesional. Lettow-Vorbeck, oficial prusiano de la vieja escuela en todos los aspectos, había seguido una carrera militar poco corriente para su generación. Tras su graduación en la *Kriegschule*, sirvió casi siempre en el extranjero y obtuvo una valiosa experiencia en las guerras coloniales y de guerrilla. Combatió en la revolución de los Boxer en China en 1900-01 y durante la campaña alemana contra la tribu *Herero* en África del Sudoeste en 1904-06; en ambas sirvió como oficial de estado mayor del general von Trotha y luego como comandante de un destacamento de una compañía independiente. Fue herido en 1906 y, mientras regresaba a Alemania para recuperarse, tuvo la oportunidad de ver por primera vez el África Oriental. Lettow-Vorbeck creyó el liderazgo en el frente, para inspirar a los hombres y compartir sus privaciones. También tenía facilidad para los idiomas y podía hablar en *suahili* con sus soldados africanos. Nombrado comandante de la *Schutztruppe* en enero de 1914, llevó a cabo inmediatamente una apresurada inspección y luego comenzó a realizar un proceso para disciplinar a sus tropas. Se puso en marcha un programa de entrenamiento intensivo, basado en un sistema de tácticas creado por él mismo. Sus métodos tuvieron éxito, como demostró el hecho de que, a pesar del esfuerzo de 100 000 soldados aliados concentrados contra él, sólo la caída de la propia Alemania le forzó a rendirse.

África Oriental alemana
1914

ÁFRICA ORIENTAL BRITÁNICA
Entebbe
Lago Victoria
Nairobi
Bukoba
Lago Kivu
Taveta
Moshi
Mombasa
Gazi
Kigoma
Tabora
Tanga
Lago Tanganika
ZANZÍBAR
Dar es Salaam
CONGO BELGA
ÁFRICA ORIENTAL ALEMANA
OCÉANO ÍNDICO
Karonga
RODESIA DEL NORTE
Sphinxhaven
NIASALANDIA
Lago Nyasa
ÁFRICA ORIENTAL PORTUGUESA

Cuando estalló la Primera Guerra Mundial, en agosto de 1914, la tarea de defender el África Oriental alemana recayó en la *Schutztruppe*. La colonia estaba rodeada por territorios belgas y británicos hostiles; sólo la frontera meridional con el África Oriental portuguesa era segura. La línea costera estaba amenazada por potentes fuerzas navales británicas. El 2 de noviembre de 1914 una fuerza británica desembarcó en Rase-Kasone, cerca de Tanga y la *Schutztruppe* que la defendía entró en combate



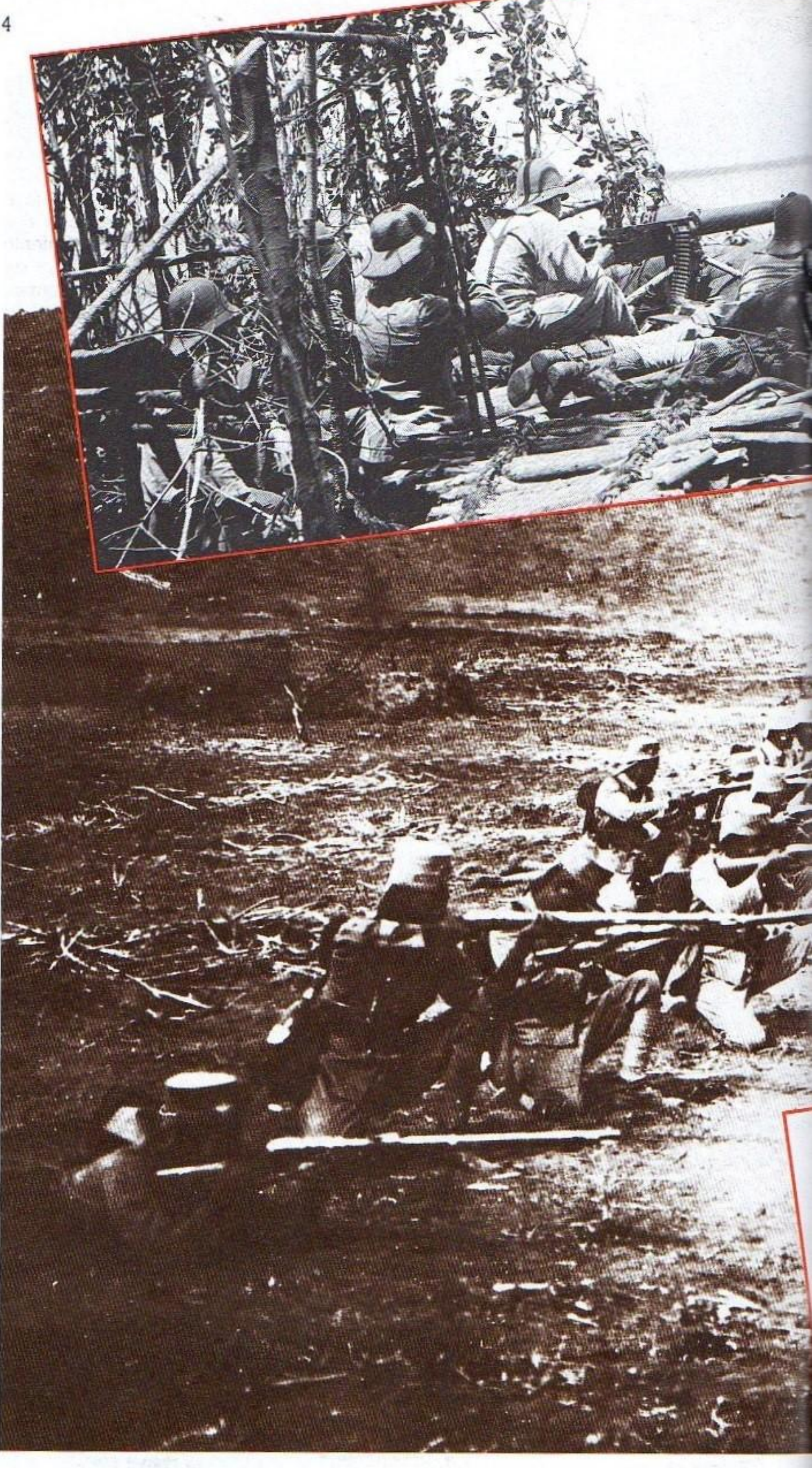
en las playas del promontorio de Rase-Kasone, a un kilómetro al este de Tanga. Se adoptó esta aproximación indirecta debido a que el capitán del *Fox* estaba preocupado por el riesgo de que su buque se internara en las aguas de un puerto que podía estar minado y también por la creencia de Aitken de que los alemanes podían defender los accesos al malecón. Como resultado de esta decisión las tropas se vieron obligadas a realizar una dificultosa marcha a través de un terreno inhóspito y contra un enemigo de potencial desconocido. Tanga estaba solamente cinco grados al sur del Ecuador y su clima era cálido, húmedo y propenso a crear fiebre. El terreno estaba cubierto de árboles frondosos y maleza espinosa que hicieron los movimientos muy difíciles.

Al anochecer del 2 de noviembre, el 13.° de *Rajputs* y el 61.° de *Pionners* desembarcaron en Rase-Kasone. Los soldados llegaron desorganizados, asustados y extenuados, y casi inmediatamente cayeron bajo el fuego de fusiles y ametralladoras, de modo que se decidió dejarlos descansar antes de comenzar el avance con luz diurna. Los alemanes que dispararon sobre ellos pertenecían a patrullas enviadas al lugar procedentes de la 17.ª Compañía de Campaña, que habían tomado posiciones defensivas en un desmonte del ferrocarril a las afueras de la ciudad. Fue en esta posición en la que el 13.° de *Rajputs* y el 61.° de *Pioneers* encontraron al enemigo en la mañana del 3 de noviembre. Los alemanes esperaron hasta que la mitad del batallón de *Rajputs* se encontrara a unos 180 m para abrir fuego con sus ametralladoras. El efecto de ello no fue sólo la paralización del avance, sino también precipitar a los porteadores que los acompañaban a una rápida huida. En este momento los alemanes contraatacaron con los *askaris* (reclutas nativos del África Oriental) en medio de gritos, sonar de cornetas y clarines y fuego de fusilería. Los *Rajputs* y *Pioneers* quedaron aterrorizados y se retiraron en desorden hacia la playa y quitaron de enmedio a los oficiales británicos supervivientes. Al anochecer se había restablecido el orden, pero las bajas ascendían a más de 300 y la Fuerza Expedicionaria había regresado al punto de partida. Irónicamente, el comandante local alemán decidió que tenía tropas insuficientes para defender Tanga contra el esperado ataque británico y se retiró hacia el oeste de la ciudad. En este momento llegó Lettow-Vorbeck y comenzó a preparar una nueva posición defensiva.

Bajo aquel intenso calor, muchos soldados indios padecieron los estragos de la sed.

Su plan quedó determinado por la naturaleza del terreno:

"En el norte, las casas de la ciudad europea en el puerto proporcionaban cobertura visual y por tanto también del fuego de los cruceros anclados. La ciudad estaba rodeada por numerosas plantaciones de cocoteros y árboles de caucho que se extendían casi hasta Rase-Kasone y, entre los cuales, junto a la ciudad nativa había algunas parcelas de cultivo de los nativos. El monte bajo sobresalía en algunos lugares y el terreno era absolutamente llano. Era probable que el enemigo, si desembarcaba sólo en Rase-Kasone, o en varios puntos simultáneamente, como por ejemplo en Mwambani, podría presionar sobre nuestro flanco sur o por el ala derecha. Aquí, hacia el sur de Tanga, el terrenos nos permitía también unas grandes perspectivas de maniobra. Decidí enfrentarme con el ataque, que yo esperaba con toda certeza, por el extremo oriental de Tanga y escalonar fuertes reservas detrás de nuestra ala derecha para contraatacar sobre el flanco del enemigo."



Lettow-Vorbeck colocó su compañía de campaña mejor entrenada al este de Tanga y escalonó otra en la parte trasera. Se situó él mismo algo más atrás, desde donde podía controlar sus reservas y además estaba cerca de la línea telegráfica. Pensaba que corría un gran riesgo con sus tropas superadas en un número de ocho a uno, pero calculó que también estaban mejor entrenadas y mandadas que la fuerza británica.

Aitken comenzó a desembarcar todos sus hombres (8 000) en las playas de Rase-Kasone con el único objetivo de marchar hacia el oeste, hacia Tanga. Como punta de lanza, utilizó el 2.° Regimiento Leal del Norte de Lancashire y el 101.° de Granaderos.

El alto nivel del entrenamiento de la *Schutztruppe* compensó la carencia de suministros y lo limitado de su armamento. Ametralladoras bien emplazadas (superior) y piezas de artillería ligera en refugios improvisados (derecha) causaron una gran cantidad de bajas a los británicos, mientras que los *askaris* (arriba) gozaban de buena puntería incluso con sus anticuados fusiles.



con el nada fidedigno 63.º de Infantería Ligera entre ellos. Más atrás iba el 13.º de *Rajputs*, el 98.º Regimiento de Infantería y el 61.º de *Pioneers*. Debido al intenso calor se tardaron dos horas en llegar a las afueras de Tanga y muchos soldados indios cayeron por la sed. A las 15,00 horas un *askari* informó a Lettow-Vorbeck: "El enemigo está preparado". Los alemanes comenzaron a disparar sobre el regimiento Leal del Norte de Lancashire y sobre el 101.º de Granaderos que, en palabras de un oficial alemán, "combatieron magníficamente". La 16.ª Compañía de Campaña alemana, que Lettow-Vorbeck estimaba en inferioridad de 20 a uno, tuvo que retirarse y ser reforzada.

Sin embargo, detrás de los Leales del Norte de Lancashire, el 63.º de Infantería Ligera se paralizó y desertó. El capitán R. Meinertzhagen, un oficial de información británico que presenció el hecho, escribió en su diario:

"Fue de lo más desmoralizante. Los recuperamos a casi todos, les hicimos tumbarse en el suelo y mantenerse quietos, pero gritaban atropelladamente como monos aterrorizados y eran incapaces de actuar cabalmente. Muchos arrojaron sus fusiles y otros dispararon deliberadamente contra nuestras tropas que avanzaban."

Sin embargo el pánico no fue solamente una prerrogativa de los indios, pues los *askaris* alemanes del sur de Tanga comenzaron a retirarse. Lettow-Verbock y algunos oficiales de su estado mayor corrieron a detenerlos. El comandante alemán escribió:

"En este día pude ver al valeroso capitán von Hammerstein, lleno de rabia, arrojar una botella vacía a la cabeza de un *askari* que se retiraba. Después de todo, eran en su mayor parte compañías muy modernas, casi recién formadas, que combatían por primera vez y estaban sorprendidas por la intensidad del fuego del enemigo."

Entonces, Lettow-Vorbeck pensó que el flanco izquierdo británico estaba desprotegido y no llegaría más allá del sur que el ala derecha alemana. Organizó un fuego de ametralladoras concentrado sobre el flanco derecho británico. Esto, combinado con un enjambre de extremadamente feroces y hambrientas abejas africanas alteradas por los disparos, completó la derrota británica. En ese momento el *Fox*, ante las urgentes peticiones de Aitken, comenzó a realizar fuego de cobertura, pero muchos de los proyectiles

cayeron sobre las tropas británicas e indias. A su pesar, se ordenó a los Leales del Norte de Lancashire que se retiraran de la ciudad porque estaban sin apoyo. Al anochecer, la confusión era total, tanto en el lado británico como en el alemán, tal y como observó Lettow-Vorbeck:

"En este momento, en el denso bosque, todas las unidades, y en muchas ocasiones amigos y enemigos, estaban mezcladas, cada una parloteando en todo tipo de lenguas mientras se hacía rápidamente de noche; sólo es necesario imaginarse esta escena para comprender cómo fue que la persecución que ordené a continuación fracasó completamente."

Lettow-Vorbeck, en el flanco derecho, había ordenado a sus tropas que persiguieran al enemigo, pero cuando se trasladó al flanco izquierdo apenas si encontró a alguien, ya que el grueso de su fuerza se había retirado al oeste de Tanga en la convicción errónea que ésta había sido la orden. De esta forma, en la noche del 4 de noviembre, ni los británicos ni los alemanes estaban en condiciones de continuar el combate, a pesar de que con sólo un pequeño esfuerzo y determinación cualquiera de los dos bandos habría conseguido la victoria.

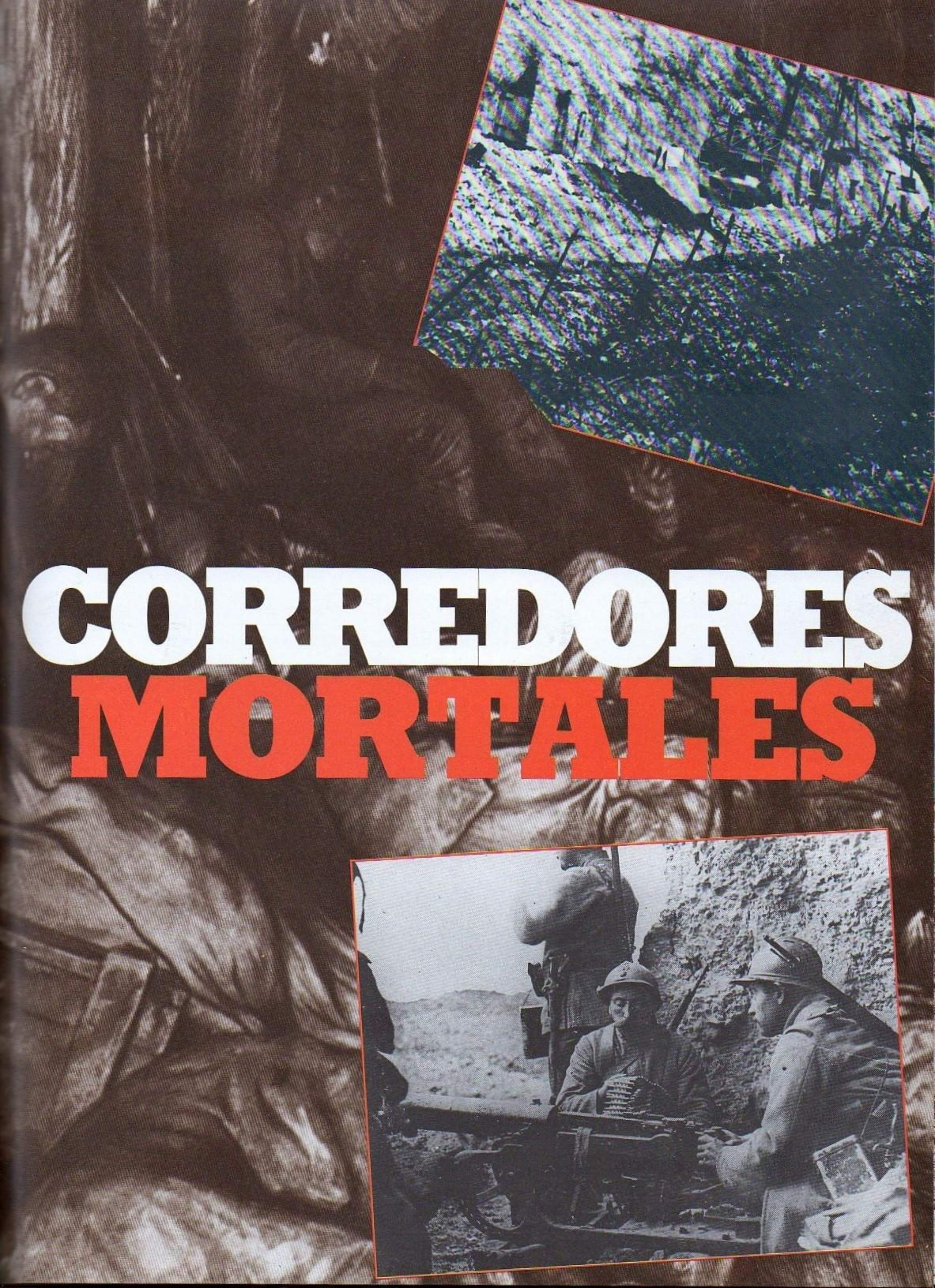
Sin saberlo Lettow-Vorbeck, Aitken ya había dado órdenes de abandonar la lucha y embarcar. Para cubrir la retirada, emitió órdenes falsas a la radio de su buque y ordenó a los Leales del Norte de Lancashire que realizaran un ataque en finta sobre Rase-Kasone. Durante todo el 5 de noviembre Lettow-Vorbeck se dedicó a reocupar sus propias posiciones en Tanga y atacar a los buques con sus ametralladoras. Al creer que los británicos planeaban posteriores ataques, Lettow-Vorbeck decidió a regañadientes retirarse tierra adentro, donde la defensa sería más fácil. A las 17,00 Aitken envió a un oficial británico con bandera blanca para negociar una retirada honorable, por lo que, de repente, Lettow-Vorbeck se dio cuenta de que había ganado.

El coste inmediato de la batalla de Tanga fue que los alemanes sufrieron 147 bajas, mientras que los británicos tuvieron 817. Sin embargo, fue de mayor importancia para Lettow-Vorbeck y para las fuerzas alemanas la captura de grandes cantidades de equipo británico debido a la apresurada evacuación. Entre el botín había ocho ametralladoras y 600 000 cartuchos de munición, y por ello costaría el esfuerzo combinado de casi 100 000 soldados aliados la ocupación final del África Oriental alemana en 1916. Pero incluso entonces, Lettow-Vorbeck mantuvo a su *Schutztruppe* intacto: se retiró hacia el África Oriental portuguesa y combatió durante otros dos años más antes de rendirse en Rodesia, varios días después del Armisticio en Europa, en noviembre de 1918.

Los alemanes fueron muy afortunados en Tanga: de que los británicos perdieran el elemento sorpresa, de que las tropas indias no tuviesen experiencia, por el fracaso británico de explotar los momentos de pánico de los alemanes y por la retirada precipitada de Aitken. Sin embargo también tuvieron la suerte, en el buen sentido de la palabra, de tener a un comandante profesional como Lettow-Vorbeck. Éste había concentrado estratégicamente el grueso de sus *Schutztruppe* en el norte y pudo utilizarlas como reserva. La mayoría de las compañías de campaña alemanas, aunque carecían de experiencia en operaciones militares y sólo sabían de misiones de seguridad interna, estaban bien entrenadas y dirigidas. Aparte de algunos soldados jóvenes recién reclutados, la mayoría de los *askaris* eran bravos y leales, y este hecho tan importante fue el que ayudó al éxito de Lettow-Vorbeck al obligar a los Aliados a sustraer tropas de escenarios más importantes para llevarlas a un sitio tan apartado como era el África Oriental.

Durante 1914 y comienzos de 1915, el crucero alemán SMS *Königsberg* recorrió el océano Índico y hundió varios buques de guerra británicos importantes. Pero necesitó una reparación y fue camuflado en el delta del río Rufuji, cubierto de vegetación, y donde fue atacado y hundido por los monitores HMS *Severn* y *Mersey*. Sus diez cañones de 104 mm fueron recuperados y montados en cureñas improvisadas (abajo) para su uso terrestre. Mucho mayores que cualquier otra pieza de artillería desplegada por los británicos, proporcionan a la *Schutztruppe* una enorme potencia de fuego.





CORREDORES MORTALES

ZONA DE MUERTE

La ofensiva alemana de Verdún quería provocar el colapso militar de Francia. Fue planeada por el general Erich von Falkenhayn, quien creía en una gran batalla de desgaste, y fue la única ofensiva alemana de importancia en el Frente Occidental entre la batalla del Marne, en 1914 y el avance de Ludendorff en marzo de 1918. En enero de 1916 se concentraron 542 cañones pesados, 306 ligeros de campaña y 152 lanzaminas en el sector de Verdún. Las formidables defensas de la ciudad, incluidos los fuertes de Vaux y Moulainville, iban a ser objeto del más pesado bombardeo artillero conocido en la guerra moderna. El 21 de febrero comenzó el ataque, y la intención de Falkenhayn era crear una "zona de muerte" sobre la que pudiese marchar sin oposición la infantería alemana del Quinto Ejército. El ataque duró dos días, durante los cuales llovieron dos millones de proyectiles sobre el triángulo trazado entre Brabant, Orner y Verdún. El 25 de febrero, el fuerte Douaumont cayó bajo el III Cuerpo del general von Lochow. Mientras suministros y soldados franceses del Grupo del Ejército Central, ahora al mando del general Pétain, cubrían la zona, el Ejército alemán renovaba su ofensiva hasta las posiciones francesas a ambos lados del Mosa. *Le Morte Homme*, una colina que era vital en las defensas occidentales francesas, cayó a comienzos de mayo, y ambos bandos sufrieron numerosas bajas. Fuerte Vaux cayó el 6 de junio. Sin embargo, el esfuerzo alemán a gran escala había terminado y las fuerzas de Pétain comenzaron a contraatacar. La ofensiva francesa, entre el 24 de octubre y el 18 de diciembre, consiguió la reconquista de Vaux y Douaumont. Ambos bandos habían sufrido una cantidad de bajas sin precedentes durante los 10 meses de batalla a través de los cerros fortificados que rodeaban Verdún, y los alemanes habían perdido su última oportunidad de conseguir una victoria decisiva.

Durante cinco terribles días de junio de 1916, los defensores franceses del fuerte de Vaux, en Verdún, soportaron ataques de artillería, gases y lanzallamas.

Poco antes del amanecer del 2 de junio de 1916 se extendió un pesado silencio sobre el sector del fuerte de Vaux, en el Frente Occidental, a ocho kilómetros al noreste de Verdún. A lo largo de toda la noche había caído un intenso bombardeo artillero sobre el fuerte; los soldados franceses se habían acurrucado en las profundidades de sus defensas de hormigón y sintieron un alivio físico al terminar el ensordecedor, y destructor ruido de las explosiones. Y ello a pesar de que sabían que aquel silencio significaba que la infantería alemana atacaría al amanecer.

El comandante Sylvain-Eugène Raynal, al mando del fuerte de Vaux, había observado con impotencia como los alemanes se abrían camino hasta quedar a unos cientos de metros de sus posiciones en los últimos días. No disponía de artillería con la que defenderse: sus ametralladoras habían dado cuenta de bastantes alemanes, pero la naturaleza del terreno proporcionaba a los atacantes una excelente cobertura para su avance. Nada podía impedir ahora que llegaran a las fortificaciones exteriores y Raynal ordenó que sus hombres bloquearan a toda prisa con sacos terreros cualquier brecha causada en el hormigón por el bombardeo alemán. De hecho, la estructura del fuerte había resistido la cortina de proyectiles extraordinariamente bien, pero Raynal difícilmente podía considerar favorables sus oportunidades de defender la posición con éxito.

El comandante se había hecho cargo del fuerte sólo una semana antes, el 24 de mayo. Lo había encontrado en unas condiciones pésimas. Cerca de 600 hombres se hallaban hacinados en los pasillos subterráneos y los refugios de la fortaleza, mientras que cuando se construyó el fuerte, en el siglo XIX, se le había asignado un máximo de 250 defensores. La propia guarnición había sido extraída principalmente del 142.° Regimiento de Infantería; todos los demás eran una amalgama de los supervivientes de distintos regimientos medio deshechos, hombres perdidos en el caos de la guerra que se habían refugiado allí atraídos por la aparente seguridad que ofrecían los 2,13 m de espesor del hormigón armado del fuerte e incluso de sus murallas circundantes, aún más gruesas. Esta impresión de seguridad era bastante falsa. El fuerte de Vaux tenía graves deficiencias como posición defensiva, en especial el limitado suministro de agua proporcionado por sus cisternas -un problema que se había agravado por el excesivo número de soldados- así como la ausencia de un túnel subterráneo seguro que se dirigiera hacia la retaguardia. La trinchera que corría desde el fuerte hacia Verdún estaba ya sembrada con los cuerpos putrefactos de aquellos que habían caído en aquel peligroso viaje y era demasiado fácil cortar esta única vía de acceso al fuerte.

La propia presencia de Raynal al mando era un signo del fracaso del estado mayor general francés para dar a la defensa del fuerte la prioridad suficiente. Este hombre había sido herido dos veces en el transcurso de la guerra y retirado del servicio activo, y caminaba con la ayuda de un bastón... Raynal había regresado al frente a petición propia, pero había considerado el mando del fuerte de Vaux como una opción relativamente fácil. Afortunadamente, Raynal era un oficial colonial duro y experimentado, y había demostrado ser un hombre de valentía y determinación extremas.

En frente del fuerte había dos batallones de la 50.ª División alemana, al mando del general Weber Pasha, como parte del Quinto Ejército del príncipe Wilhelm, hijo del Kaiser. A las 04,00 horas del 2 de junio, avanzaron, encabezados por destacamentos de zapadores equipados con lanzallamas, cortafríos y hachas. Entre ellos y los muros del fuerte se extendía el inevitable campo de alambradas, respaldado por una zanja de casi 4,5 m de profundidad y 9 m de anchura. Los primeros objetivos alemanes eran dos galerías externas, una a cada lado de la zanja, conectadas a la estructura principal del fuerte sólo por los pasillos subterráneos. Estas galerías albergaban ametralladoras, que podían segar cualquier grupo de hombres que intentara cruzar la zanja y subir por el declive que se hallaba tras ella.

Los franceses eran conscientes de la importancia de estas galerías y cada una estaba defendida por unos 30 soldados, incluido, en una de las posiciones, el segundo al mando, el capitán Tabourot. El fuego de las ametralladoras paralizó enseguida el avance alemán, pero, a pesar del engorro de sus pesados lanzallamas, los zapadores alemanes consiguieron escalar los muros de las galerías y tomar posiciones en el techo de hormigón. En el momento que los servidores de las ametralladoras francesas se concentraban en abatir a todo aquel que cayera en su línea de tiro,



Fotografía principal: Desolación y desesperación en un corredor del fuerte de Vaux. Superior izquierda: El bombardeado del fuerte sitiado. Inferior izquierda: Ametralladores franceses se preparan para otro asalto alemán.

fueron sorprendidos de repente por las llamas, ya que los zapadores enemigos habían colocado extensiones curvas en la boca de sus lanzallamas y las introdujeron por las troneras del parapeto hacia el interior de las galerías. Las ametralladoras fueron silenciadas momentáneamente, pero tras recobrarse de la primera impresión los soldados franceses se encontraron con que el daño había sido escaso y volvieron con resolución a sus puestos de combate. Luego se oyó una fuerte explosión en una de las posiciones: los zapadores hacían descender sacos terreros llenos de granadas de mano sobre el parapeto y los detonaban sobre los huecos existentes. A las 05,00 horas, el capitán Tabourot cayó muerto y una de las galerías fue conquistada por los alemanes, aunque en la otra siguió el combate durante todo el día. Al atardecer, Raynal, tras juzgar que la posición era indefendible, ordenó a los supervivientes que se retiraran al fuerte para evitar su captura. De los 32 hombres que regresaron, 15 estaban heridos, algunos de ellos de gravedad.

Ordenó a sus hombres retroceder. Momentos después, una explosión llenó el túnel de un polvo asfixiante

La ruta de los alemanes hacia el fuerte estaba bloqueada por compuertas de acero que cerraban los estrechos corredores internos pero, como estos obstáculos sólo suponían un retraso temporal, Raynal había organizado una serie de barricadas con sacos terreros tras ellos. Inspeccionaba personalmente una de esas barricadas, a sólo unos pocos metros detrás de la compuerta de acero, cuando se escuchó el ruido amortiguado del trabajo de los zapadores alemanes en el otro lado. Raynal adivinó que podría tratarse de la colocación de una carga explosiva contra la puerta y ordenó a sus hombres que se retiraran. Momentos después, una violenta explosión llenó el túnel de humo y escombros. Si los alemanes hubiesen avanzado inmediatamente habrían conquistado la posición francesa, pero la fuerza de la explosión también les había afectado debido al reducido espacio en el que se movían, y cuando se dieron cuenta de que el camino estaba abierto, Raynal había recuperado y colocado una ametralladora en el túnel. Los alemanes no harían nada más ese día.

Entonces comenzó una penosa lucha de desgaste en mitad de unas condiciones de pesadilla. El 3 de junio los alemanes controlaban el área que circundaba el fuerte, incluso la parte superior de los muros en algunos lugares, y podían moverse a través del techo de hormigón. Pero para reducir la posición tenían que acabar con la resistencia de Raynal y de sus hombres, escondidos en las profundidades del laberinto de túneles del fuerte. Los alemanes habían forzado una entrada al sistema de túneles, pero los soldados franceses estaban decididos a combatir por cada palmo del fuerte. El combate se convirtió en un cuerpo a cuerpo en mitad de la oscuridad. Muchos de los túneles no medían más de 1,5 m de altura por 0,9 m de anchura y el fuego de las ametralladoras rebotaba peligrosamente e infligía terribles heridas. Arrojar una granada era muy peligroso en un espacio tan limitado, ya que amenazaba al tirador casi tanto como al propio enemigo. En algunos momentos, un relámpago de fuego procedente de un lanzallamas alemán podía iluminar la oscuridad, pero llenaba el túnel con un humo asfixiante. Los hombres se ahogaban con el polvo del cemento y la cordita. A pesar de todo los franceses resistieron. Si una barricada se convertía en indefendible, se retiraban hacia otra posición preparada pocos metros tras ella, con resultados muy eficaces.

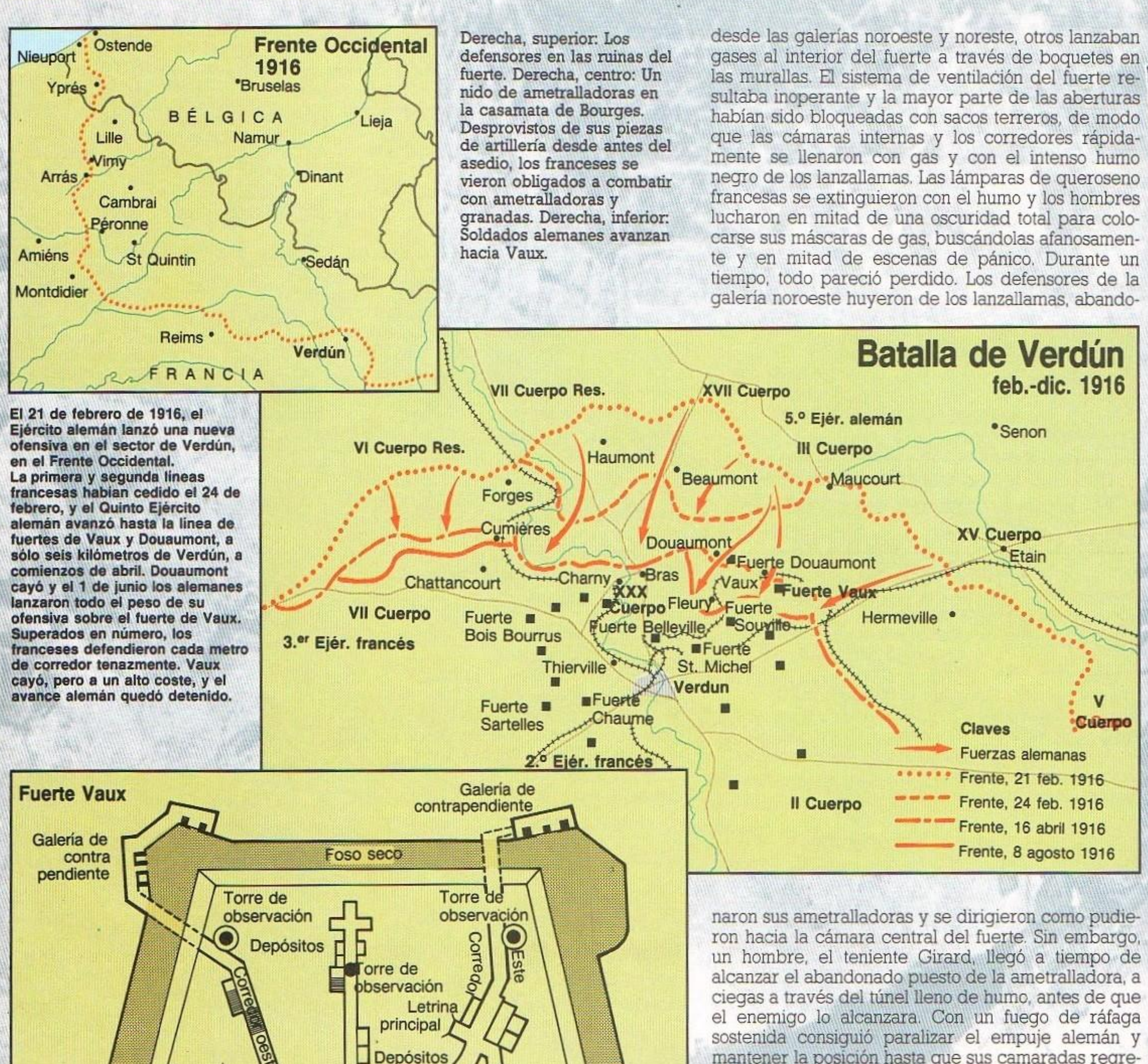
En la noche del 3 al 4 de junio, los soldados alemanes estaban exhaustos. Habían sufrido

Extremo izquierdo, abajo: Soldados franceses en el "Camino Sagrado" –la carretera a Verdún– en abril de 1916. Abajo izquierda: Soldados franceses sirven una ametralladora pesada MG08.



Infante francés, Fuerte Vaux, 1916

Este soldado lleva uniforme azul horizonte y casco de acero Modelo 1915. Va armado con un revólver francés *mle* 1892 de 8 mm y una granada F1.



Derecha, superior: Los defensores en las ruinas del fuerte. Derecha, centro: Un nido de ametralladoras en la casamata de Bourges. Desprovistos de sus piezas de artillería desde antes del asedio, los franceses se vieron obligados a combatir con ametralladoras y granadas. Derecha, inferior: Soldados alemanes avanzan hacia Vaux.

El 21 de febrero de 1916, el Ejército alemán lanzó una nueva ofensiva en el sector de Verdún, en el Frente Occidental. La primera y segunda líneas francesas habían cedido el 24 de febrero, y el Quinto Ejército alemán avanzó hasta la línea de fuertes de Vaux y Douaumont, a sólo seis kilómetros de Verdún, a comienzos de abril. Douaumont cayó y el 1 de junio los alemanes lanzaron todo el peso de su ofensiva sobre el fuerte de Vaux. Superados en número, los franceses defendieron cada metro de corredor tenazmente. Vaux cayó, pero a un alto coste, y el avance alemán quedó detenido.

pérdidas no sólo en los túneles del fuerte, sino también en el ataque inicial, cuando las ametralladoras francesas dieron cuenta de gran cantidad de hombres, así como por el esporádico fuego artillero francés dirigido contra las posiciones alemanas de las cercanías del fuerte desde algunos kilómetros. Sin embargo, durante la noche se enviaron fuerzas de refresco para reemplazar a sus fogueados camaradas y a las 08,30 horas de la mañana del 4 de junio los alemanes lanzaron un ataque para acabar definitivamente con los defensores franceses. Mientras que los soldados armados con lanzallamas se dirigían de forma simúltanea contra las barricadas en los pasillos desde las galerías noroeste y noreste, otros lanzaban gases al interior del fuerte a través de boquetes en las murallas. El sistema de ventilación del fuerte resultaba inoperante y la mayor parte de las aberturas habían sido bloqueadas con sacos terreros, de modo que las cámaras internas y los corredores rápidamente se llenaron con gas y con el intenso humo negro de los lanzallamas. Las lámparas de queroseno francesas se extinguieron con el humo y los hombres lucharon en mitad de una oscuridad total para colocarse sus máscaras de gas, buscándolas afanosamente y en mitad de escenas de pánico. Durante un tiempo, todo pareció perdido. Los defensores de la galería noroeste huyeron de los lanzallamas, abandonaron sus ametralladoras y se dirigieron como pudieron hacia la cámara central del fuerte. Sin embargo, un hombre, el teniente Girard, llegó a tiempo de alcanzar el abandonado puesto de la ametralladora, a ciegas a través del túnel lleno de humo, antes de que el enemigo lo alcanzara. Con un fuego de ráfaga sostenida consiguió paralizar el empuje alemán y mantener la posición hasta que sus camaradas regresaron.

Entretanto, Raynal había actuado con rapidez para contrarrestar la amenaza de la asfixia: había ordenado retirar la mayor cantidad posible de sacos terreros de las ventanas y troneras del fuerte para crear corrientes de aire a través de los corredores y cámaras subterráneas. Allí donde fue posible se activaron los ventiladores. A las 09,30 horas, el aire era ya casi respirable y el combate en los dos corredores de la galería se había estabilizado. Unos 15 soldados franceses habían sufrido quemaduras graves y muchos más estaban mareados por los efectos tóxicos de gases y humos. Pero no había peligro inmediato de perder el fuerte.

Raynal estaba seguro de que su única oportunidad descansaba en la posibilidad de un contraataque francés sobre la fuerza alemana asaltante. Su teléfono con la retaguardia había sido cortado y ningún mensajero podía atravesar el cerco de las fuerzas alemanas, al menos de día. Los intentos de establecer una comunicación visual con la posición francesa más cercana, el fuerte de Souville, no había obtenido respuesta. El único sistema de comunicación disponible



FUERTE VAUX

En 1914, la ciudad de Verdún, a orillas del río Mosa, tenía fama de ser la más poderosa fortaleza de la tierra. Situada en el corazón de una extraña configuración de cerros concéntricos que, en sí misma, era una excelente defensa, estaba rodeada por un amplio sistema protector que incluía no menos de 60 fuertes. El mayor, que dominaba la escena desde sus 365 m de altura, era Douaumont. Junto a los fuertes de Vaux y Moulainvielle, constituía la línea defensiva exterior de la orilla derecha del Mosa. Por desgracia para Verdún, varios oficiales del Alto Mando francés consideraban la fortaleza como un anacronismo, una concentración de piezas artilleras que se podría emplear mejor en cualquier otro sitio. Por ello, en octubre de 1915 los fuertes habían sido despojados de 43 baterías pesadas y 11 cañones de campaña. La defensa de Verdún quedó encomendada a un puñado de cañones encerrados en las torres de los fuertes y a los esfuerzos de los servidores de las ametralladoras. Tras la caída de Douaumont en febrero de 1916, el pánico había conducido en el fuerte de Vaux a la colocación de una inmensa carga explosiva bajo la torre de cañón de 75 mm. Detonada por un proyectil alemán, destruyó completamente el cañón, con lo que el arma más pesada del fuerte pasó a ser la ametralladora. Esta desastrosa situación era mitigada en parte por el cañón de 155 mm de la adyacente Moulainville, capaz de cubrir el fuerte, y por las baterías de la parte posterior del mismo. Sin embargo, cuando los alemanes organizaron su ataque concentrado el 2 de junio, Fort Vaux estaba muy mal preparado para defenderse. Mermado por fallos logísticos (falta de agua y otros suministros), sólo el valor de la guarnición se opuso entre los alemanes y su objetivo.

para Raynal era una paloma mensajera, única superviviente de las cuatro que se encontraban en el fuerte cuando comenzó el ataque. La desgraciada ave había sufrido las consecuencias del ataque con gas de esa mañana, pero poco antes de mediodía Raynal decidió confiar a la paloma un último mensaje:

"Aún nos defendemos, pero estamos bajo un peligroso ataque con gas venenoso. El relevo es urgente. Comuníquense con nosotros con morse visual desde Sauville, que no ha respondido a nuestras señales. Ésta es nuestra última paloma."

Al principio pareció que la paloma no sería capaz de volar debido a su mal estado, pero después de algunos patéticos revoloteos se dirigió finalmente hacia Verdún. El pájaro expiró casi inmediatamente después de llegar a su destino, pero el mensaje fue entregado. La paloma fue condecorada póstumamente con la Legión de Honor –la única de su especie en obtener dicha condecoración– y su cuerpo disecado se conserva en un museo de París.

Hasta la llegada de este mensaje, los comandantes franceses no estaban seguros de que el fuerte de Vaux permaneciera en manos francesas y las señales en morse llegadas hasta fuerte Souville habían sido consideradas una probable treta alemana. Ahora se ordenó a Souville que enviara un mensaje de aliento a Raynal y comenzaron a realizarse planes para un contrataque que rompiera el cerco del fuerte.

Sin embargo, esa misma tarde Raynal recibió noticas preocupantes de la situación del fuerte, como él mismo describiría más tarde:

"El sargento encargado de las provisiones se presentó ante mi y me preguntó si podía hablarme en privado. Con voz ronca me dijo: *"Mon Comandant*, prácticamente no queda agua en la cisterna." Di un brinco y le dije que repitiera lo que me había dicho mientras lo zarandeaba "pero esto es una traición". "No, señor, sólo hemos servido la ración que usted estableció, pero la medida era inadecuada." Entonces comenzó nuestra agonía. Di la orden de conservar lo poco que quedaba y de no distribuir más ese día."

Por entonces era esencial limpiar el fuerte de todos los soldados que no estuvieran involucrados activamente en su defensa, ya que serían menos a consumir agua. Se ordenó a unos 300 hombres que no pertenecían a la guarnición que abandonaran el fuerte al amparo de la oscuridad de la noche del 3 al 4 de junio. Su guía a través de las líneas alemanas sería el subteniente Buffet, de 19 años, ya que Raynal no podía enviar a un oficial más experimentado. A las 01,30 horas el primer contingente salió por una puerta del muro sur del fuerte y en cuestión de minutos fueron descubiertos. Atrapados por la siniestra luz de las bengalas alemanas, la mayoría de los hombres murió o fue capturada. Buffet fue uno de los pocos que consiguió llegar a las líneas francesas. A medida que la noche avanzaba, contingente tras contingente siguió saliendo del fuerte, sólo para ser diezmados u obligados a rendirse.

Dentro de Vaux, donde no existía ni el día ni la noche ya que la única luz eran las débiles lámparas de queroseno, se supo que había amanecido al escucharse una fuerte explosión. Los alemanes habían colocado cargas y abierto una brecha en la muralla cerca de la casamata de Bourges, en la esquina suroeste del fuerte. Inmediatamente, los zapadores alemanes se lanzaron por entre los escombros y limpiaron antes el camino con sus lanzallamas. Sin embargo, y por fortuna para los franceses, la explosión había provocado fuertes corrientes de aire que empujaron repentinamente las llamas hacia las caras de los atacantes. Fue una vez más el teniente Girard, el héroe del combate del día anterior, quien dirigiría el contraataque. A medida que los franceses avanzaron a golpe de granada, los alemanes se vieron forzados a retirarse y se mantuvo la posición por parte francesa, aunque Girard fue herido nuevamente. Otros ataques posteriores contra el corredor también fueron rechazados, pero permaneció la amenaza del minado de otros puntos alrededor de la muralla. A través de una tronera de observación, Raynal observó que los alemanes se preparaban para colocar cargas e inmediatamente envió un mensaje al fuerte de Souville para pedir cobertura artillera. Souville reaccionó rápidamente y Raynal escuchó enseguida el ruido de un proyectil de artillería y vio como "los cuerpos de los alemanes caían al foso". Entonces cesó la operación de minado.

Sin embargo, a pesar de estos éxitos, en la madrugada del 5 al 6 de junio las condiciones de los hombres de Raynal eran desesperadas. Él mismo escribiría más tarde:



Abajo: Un infante alemán se parapeta junto al cadáver putrefacto de un soldado francés en una trinchera del fuerte de Vaux. A pesar de los ataques alemanes con artillería, explosivos, lanzallamas y gas, los franceses resistieron con la esperanza de que llegarían refuerzos antes de verse forzados a rendirse por la falta de agua. La heroica defensa del fuerte de Vaux ganó la admiración de franceses y alemanes, y cuando Raynal se vio obligado a rendirse, fue felicitado en persona por el príncipe Wilhelm (abajo, derecha), quien le regaló la espada de un oficial francés para reemplazar a la que había perdido durante el duro asedio.

"Los cortos pero violentos combates de la mañana habían necesitado el empleo de toda la guarnición y la fuerza de nuestros hombres estaba muy mermada. Los ví jadear entre el polvo y el humo. Ayer ya había observado que apenas habían tocado sus raciones debido a la carencia de agua. La carne en conserva estaba salada y apenas si podíamos hacerla pasar por nuestras sedientas gargantas. Por mi parte, ayer no comí nada y hoy no tengo mucha hambre, sólo sed.

"Pude ver a mis hombres rotos por la fatiga, silenciosos y melancólicos. Si los hubiera requerido para un nuevo esfuerzo, hubieran sido incapaces de realizarlo. De modo que decidí servir las últimas gotas de agua medio putrefacta que aún quedaban en la cisterna. Apenas si cupo a un litro por hombre. Era nauseabunda y estaba llena de lodo, pero a pesar de todo bebimos ese líquido con avidez. Sin embargo era muy poca..."

Aproximadamente hacia la medianoche apareció un rayo de esperanza en mitad de esa situación desesperada. El subteniente Buffet llegó al fuerte, tras cruzar heroícamente las líneas alemanas por segunda vez. Había sido condecorado por el general Nivelle en persona y traía un mensaje en el que se anunciaba que a la mañana siguiente (6 de junio) se realizaría un importante contraataque francés. El fuerte de Vaux sería socorrido a toda costa.

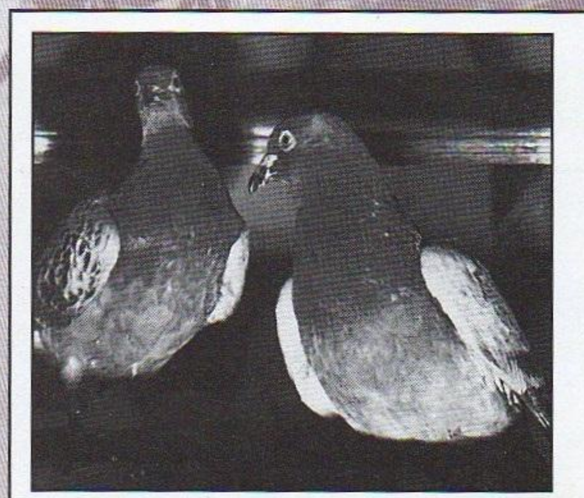


La guarnición se preparó para apoyar a la fuerza de contrataque cuando llegara. A las 02,00 horas comenzó un bombardeo bastante irregular, pero no se vio a la infantería francesa. Finalmente, a las 03,00, se observó a una fuerza de poco más de una sección que se refugiaban en los cráteres de las bombas ante el fuego alemán. El contraataque había sido tristemente inadecuado y los hombres de Raynal pudieron observar como los soldados franceses fuera del fuerte eran obligados a rendirse.

A esto siguió un día de terribles sufrimientos. No obstante, los franceses resistieron los ataques alemanes en los pasillos del fuerte, aunque la moral estaba por los suelos. Los hombres enloquecían por la sed y por los días y noches que llevaban aprisionados en mitad de la oscuridad y con aquel aire viciado. Al fin un proyectil de artillería alemán destrozó el hormigón armado del fuerte y parte del techo del corredor principal. A la amenaza de morir por un ataque por gas o abrasado por un lanzallamas se sumaba ahora el temor a acabar sepultado en vida. Un soldado casi totalmente vendado llegó al puesto de mando de Raynal y suplicó de rodillas que le dieran un poco de agua; uno de los oficiales tuvo que ser sujetado para que no destruyera el polvorín de granadas del fuerte en un momento de locura suicida.

A comienzos del atardecer, Raynal escuchó el inicio de un nuevo bombardeo artillero francés ¿Era el preludio de otro contraataque? Esperó, pero el contraataque no llegó y a las 23,00 horas los cañones callaron una vez más. Se había disipado la última esperanza. Raynal escribió una carta a los alemanes en la que ofrecía su rendición y, al amanecer, esta carta fue entregada por un oficial que portaba una bandera blanca. Raynal dijo simplemente a sus hombres: "Amigos, todo está acabado. Habéis cumplido con vuestro deber, con todo vuestro deber. Gracias." Entonces los hombres comenzaron a salir en fila del fuerte, ojerosos, sin afeitar, a trompicones y medio ciegos ante el repentino fulgor de la luz diurna.

A pesar de todo podían estar orgullosos de lo que habían conseguido. Los alemanes habían perdido, en la toma del fuerte, no menos de 2.740 hombres. La guarnición de Vaux sólo había tenido 20 muertos y 80 heridos. Raynal y sus hombres se habían ganado el respeto de sus enemigos. El día después a la rendición, Raynal fue llevado a presencia del propio príncipe Wilhelm. Como muestra de su admiración, el príncipe Wilhelm obsequió a Raynal con la espada capturada a otro oficial francés para que reemplazara a la suya, perdida en el combate. Fue un gesto caballeroso que Raynal se había merecido.



Izquierda: Raynal envió una desesperada petición de refuerzos al fuerte de Souville con su última paloma mensajera. Afectada por un ataque con gases, la paloma sólo pudo realizar esta parte y, al igual que el mensajero griego que corrió desde Maratón a Atenas, cayó muerta al llegar. Desgraciadamente, no fue un heraldo de victoria, aunque sus esfuerzos no quedaron sin recompensa y, hasta la fecha, tiene el honor de ser la única paloma condecorada con la Legión de Honor.

Tras la pesadilla de la operación *"Goodwood"* la División Acorazada de Guardias avanzó de forma espectacular hacia su tumultuosa recepción en Bruselas.

La operación *"Goodwood"* no fue la clase de choque militar que los comandantes de carros habrían escogido como introducción al combate para sus tropas. En palabras del general sir Bernard Montgomery, comandante de las fuerzas terrestres aliadas en Normandía, *"Goodwood"* estaba destinada a "combatir los medios acorazados alemanes y reducirlos a tal extremo que no tuvieran ningún valor en futuros combates..."

Al terminar el Día D, la ciudad de Caen, en el extremo oriental de la cabeza de playa de Normandía, aún estaba en manos alemanas. Los intentos de tomarla, el 10 de junio por las 7.ª División Acorazada y 51.ª *Highland*, y el 26 de junio por la 15.ª División escocesa, la 43.ª de Wessex y los *Yeomen* y Húsares de la 11.ª División Acorazada fueron rechazados por la fuerte reserva *panzer* que el mariscal de campo Rommel tenía a su disposición. Montgomery, en un intento de silenciar a sus críticos, que estaban en desacuerdo con el lento progreso del Segundo Ejército, lanzó un importante ataque destinado a divertir la mayor parte de las reservas del enemigo hacia la zona oriental de la cabeza de playa. Montgomery, quien consideraba ahora la captura de Caen como objetivo secundario, había diseñado su estrategia en un intento de permitir una ruptura a gran escala a través del istmo de la península de Cotentin por parte del Primer Ejército norteamericano del general Omar Bradley. La operacióan *"Goodwood"*, prevista para el 18 de julio, era una maniobra de desgaste, la mayor de su clase de toda la Segunda Guerra Mundial.

El plan era muy simple: el VIII Cuerpo, al mando del teniente general sir Richard O'Conner, que consistía en las 7.ª y 11.ª Divisiones Acorazadas y la Acorazada de Guardias, debería cruzar el río Orne por la cabeza de puente tomada y asegurada por la 6.ª División Aerotransportada. La fuerza debería girar entonces hacia el sur y dirigirse hacia el área de Bourgebus, a lo largo de un corredor de cinco kilómetros de anchura al este de Caen. Los Guardias, ceñidos a lo largo de la boscosa sierra de Troarn hacia el este, deberían mantener el flanco izquierdo del avance.

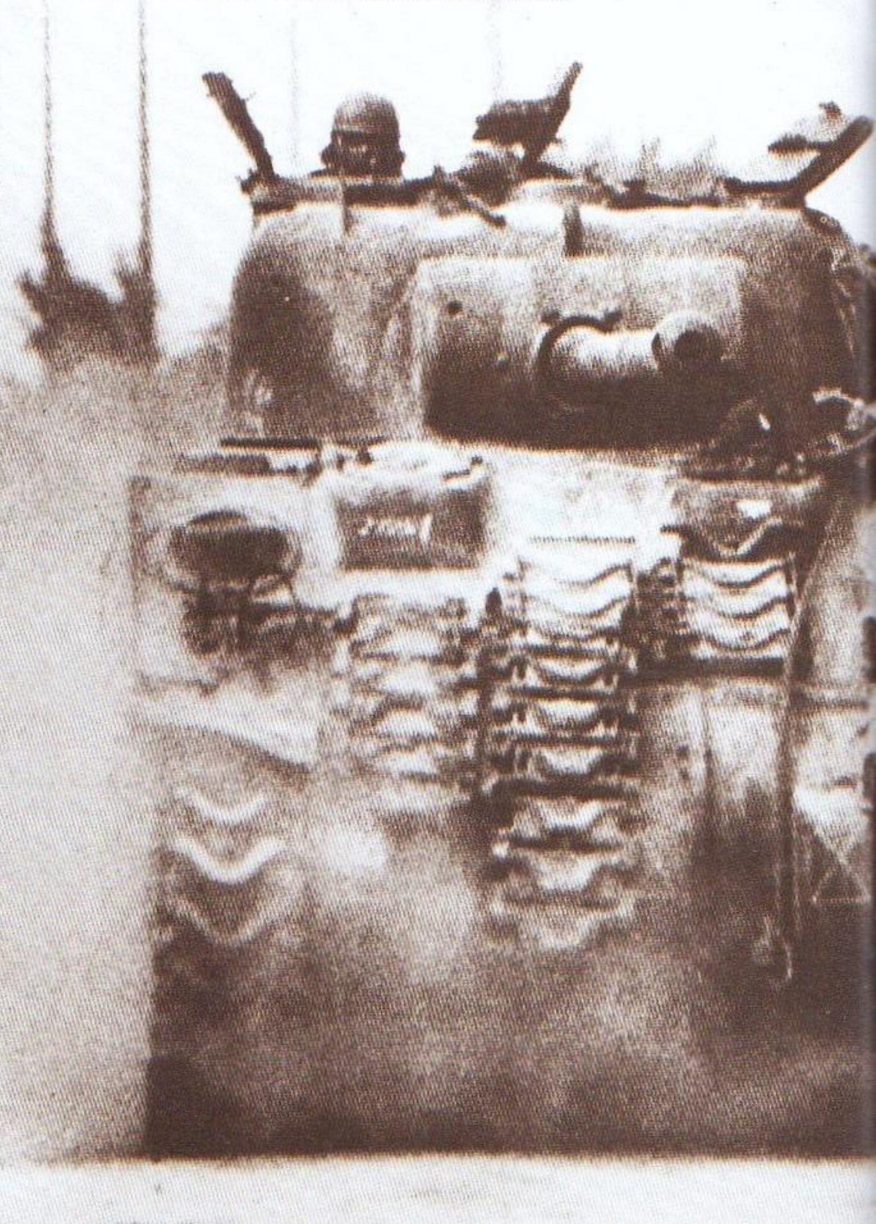
El enorme cañón de 88 mm giraba todavía cuando el Sherman se incrustó en mitad del carro enemigo

Sin embargo, antes de que cualquier carro llegara a moverse, toda el área de avance fue objeto de un pulverizador bombardeo artillero y aéreo. Una fuerza de 1 000 Lancaster, dos cruceros de la *Royal Navy*, los cañones de 381 mm del HMS *Roberts* y la masiva artillería del VIII Cuerpo se concentraron sobre la zona. Con ello se alfombró de bombas todas las posiciones artilleras y de carros conocidas del enemigo.

Como resultado de este terrorífico bombardeo, el avance inicial de las divisiones acorazadas, apenas encontró oposición enemiga. Se desarrolló una atmósfera de inconsciente superioridad a medida que los desmoralizados y aturdidos soldados alemanes eran capturados y dirigidos hacia la retaguardia. Sin embargo, las condiciones del campo de batalla cambiaron una vez que los carros se movieron más allá del alcance de su artillería divisional y se enfrentaron contra formaciones alemanas a las que se había dado la oportunidad de reorganizar sus defensas.

A media mañana, los hombres que iban en cabeza del batallón de Guardias –el 2.° de Granaderos Acorazados– estaban a sólo 1 800 m de Cagny cuando fueron atacados por un fuerte fuego contracarro. El oficial en jefe ordenó a la línea de avance girar hacia el este en dirección a Emieville, con la intención de dar un rodeo para tomar Cagny por el sur. Sin embargo, escondidos en Emieville les esperaban seis *panzer* del 503.° Batallón de Carros Pesados. Cuando los Granaderos salieron al descubierto fueron recibidos por una contundente lluvia de proyectiles. En cuestión de minutos, 12 Sherman se incendiaron y los supervivientes de sus tripulaciones corrieron hacia la retaguardia en mitad de un diluvio de balas de ametralladora. Los Sherman restantes tuvieron que retirarse rápidamente.

No obstante, la batalla tomó un giro inesperado cuando el teniente J. R. Gorman del 2.° Batallón Acorazado de los Guardias Irlandeses descubrió una posición ventajosa que dominaba los enclaves alemanes. Tras subir desde atrás, Gorman había seguido un estrecho camino flanqueado de setos para llegar a una elevación desde la que podía divisar la fuente principal del fuego enemigo, cuatro *panzer* de los que dos eran Tiger. Con el enemigo a sólo 200 m de distancia, el tirador de Gorman disparó un proyectil



Un carro Sherman a la carga, envuelto en una nube de polvo. Los Sherman y Cromwell que equiparon a la División Acorazada de Guardias eran superados por la devastadora potencia de fuego de los carros pesados alemanes Panther y Tiger. Sin embargo, el diseño del Sherman sirvió de base para innumerables modificaciones. La variante británica –la Sherman VC Firefly– estaba equipada con un cañón de 77 mm. Al reducirse la tripulación de cinco a cuatro hombres, se podían llevar 42 proyectiles y, en la época del desembarco de Normandía era el único carro anglo-norteamericano capaz de perforar el formidable blindaje de los carros alemanes citados.

contra ellos, pero el teniente quedó consternado al ver como éste rebotaba y se elevaba centelleante en el aire. Gorman ordenó otro disparo, pero de nuevo quedó sorprendido cuando escuchó una voz que surgía del interior de su Sherman: "cañón atascado, mi teniente." Firme partidario del precepto "cuando esté en duda, avance", la siguiente orden de Gorman fue muy simple: "conductor, embiste".

El diseño del Tiger tenía la desventaja de que su torre estaba falta de potencia, y su enorme cañón de 88 mm aún giraba cuando el Sherman se incrustó en mitad del *panzer*. Ambas tripulaciones se vieron forzadas a salir de sus carros y esconderse en una trinchera ya que los proyectiles de la artillería se volvían a concentrar sobre aquel área. Sin inmutarse, Gorman consiguió hacerse cargo de un Sherman VC Firefly armado con un cañón de 77 mm. Tras regresar a la escena del combate, el teniente procedió a completar la destrucción tanto del Tiger como del empotrado Sherman. Tras esto, Gorman destruyó el único carro alemán que aún seguía en el área, un hecho épico que le valdría la primera Cruz Militar ganada por la División Acorazada de Guardias.

La operación *"Goodwood"* duró dos días y aunque posteriormente Montgomery declararía que se encontraba satisfecho con los resultados –las fuerzas norteamericanas no llegaron más allá de la península de Cotentin– había sido objeto de grandes controversias. La operación fue defectuosa en muchos aspectos, en especial en el fracaso del servicio de información en prever la potencia de las defensas alemanas, lo que ocasionó fuertes pérdidas provocadas por los cañones antiaéreos de 88 mm enemigos. Además, el fracaso de las divisiones acorazadas de mantener la marcha con su artillería de apoyo, combinado con la ausencia de coordinación entre carros e infantería, hizo de *"Goodwood"* un desastre militar. En vista de ello, actualmente muchos historiadores discrepan de la estrategia seguida por Montgomery. Se argumenta que su principal intención era de hecho la captura de Caen y que la idea de que el Segundo Ejército actuase como foco de atención de las reservas alemanas fue concebida por Montgomery a la luz del fracaso final de la operación principal.

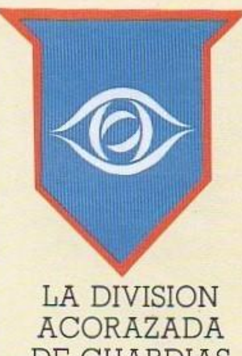
Las consecuencias de *"Goodwood"* también fueron la pérdida de un tiempo valioso para las formaciones acorazadas, pues las brigadas de la División Acorazada de Guardias permanecieron atrincheradas en el *bocage* (sotobosque) encargadas de limpiar las bolsas restantes de resistencia alemana. Era un terreno difícil de atravesar en busca del enemigo, con innumerables lugares en donde existía peligro de emboscada. Fue un proceso largo y penoso en el que se limpió la zona con el temor de que el impacto de un cañón emboscado pudiera terminr en un holocausto.

Sin embargo, con la ruptura del ejército del general Bradley hacia Cherburgo y la costa atlántica, seguida por el avance del general Patton a través de Francia hacia el Sena y la masacre de las divisiones alemanas en la bolsa de Falaise, se aliviaron las presiones sobre Normandía. Formaciones del 21.º Grupo de Ejércitos pudieron entonces moverse hacia el este y acercarse al Bajo Sena. A finales de agosto, disminuyeron las pérdidas de carros y se olvidaron los amargos días del *bocage*. Por tanto, la División Acorazada de Guardias se desplegó sobre Flers a la espera de órdenes de atravesar el Sena.

En la mañana de 31 de agosto, la 5.ª Brigada Acorazada de Guardias atravesó Gisors.

En esta fase de la ofensiva, la división había sido transferida al XXX Cuerpo del teniente general sir Briand Horrocks. Por aquel entonces, la Acorazada de los Guardias estaba satisfecha por la excelente noticia de que su Regimiento de Exploración original, el 2.º de Caballería Household, regresaba a ella y, por tanto, los Guardias Galeses volverían a sus misiones originales como batallón acorazado. Asimismo, la propia división fue reorganizada en cuatro grupos regimentales: Granaderos, Coldstream, Irlandeses y Galeses.

GUARDIAS ACORAZADOS



LA DIVISION ACORAZADA DE GUARDIAS

A finales de 1940, tanto Gran Bretaña como Alemania eran conscientes del papel vital que los carros desempeñarían en los campos de batalla de la Segunda Guerra Mundial. Mientras se creaban más divisiones acorazadas para adaptarse al carácter cambiante de la guerra, las *Household Troops* no tenían intención de permitir que ello limitase su tradicional función de infantería. El 9 de julio de 1941, se formó el estado mayor de la División Acorazada de Guardias se formó en la planicie de Salisbury. El artista Rex Whistler (que entonces servía en la Guardia Galesa) diseñó un símbolo divisional –el "ojo siempre abierto"– que fue aceptado por su flamante jefe, el general sir Oliver Leese. Cuando se creó la división estaba compuesta por las 5.ª y 6.ª Brigadas Acorazadas de Guardias, con la *Household Cavalry* como regimiento de exploración. Sin embargo, la estructura de la división padeció varios cambios antes de que ésta entrase por primera vez en acción. El general Leese fue al norte de África a dirigir el XXX Cuerpo en El Alamein y fue sustituido por el general sir Allan Adair. La 6.ª Brigada dejó la división para convertirse en la 6.ª Brigada de Carros de Guardias y la 32.ª Brigada de Guardias se unió a ella, a la que aportó tres batallones de infantería como apoyo para los Sherman y los Cromwell que equipaban ahora a la 5.ª Brigada. La *Household Cavalry* se convirtió en cuerpo de exploración y el 2.º de Guardias Galeses llegó al estado mayor divisional para sustituirlo como unidad de reconocimiento. La Acorazada de Guardias se unió al 21.º Grupo de Ejércitos en Francia a finales de junio de 1944.





Tras vadear el Sena por Vernon el 29 de agosto, los carristas se encontraron sobre un terreno ideal para el tipo de operaciones para el que se habían entrenado, llano, limpio de bosques y cruzado por buenas carreteras. Una especie de agorafobia persistió durante las primeras horas, pero en la mañana del 31 de agosto la 5.ª Brigada de la Acorazada de Guardias atravesaba Gisors en su camino hacia Amiens y Beauvais. Animados por su recién encontrada movilidad, en contraste con las duras condiciones del *bocage*, los carros realizaron una marcha febril. En fila de a dos por las calles, los Granaderos comenzaron a unirse al 2.º de Caballería Household que, a su vez, intentaba frenéticamente despegarse de ellos. A medida que los diversos elementos de la división pasaban a través de las pequeñas ciudades y pueblos en su camino, experimentaron los primeros síntomas de un fenómeno al que se acostumbrarían en poco tiempo. Una vez que los habitantes de aquellos pueblos descubrieron que eran los liberadores, los recibieron con bienvenidas tumultuosas.

El 2.º de Caballería Household, al frente de los elementos de vanguardia de la 5.ª Brigada, estaba encargado ahora de tres objetivos específicos. Los puentes sobre el Somme, justo al este de Amiens, habían sido codificados con los nombres de *Faith*, *Hope* y *Charity* (fe, esperanza y caridad) y los tres debían permanecer intactos si el XXX Cuerpo quería conseguir su objetivo de llegar con rapidez a la plani-

Superior izquierda: Comienza el avance. Izquierda: Los horrores del *bocage*. Unos infantes toman posiciones junto a un carro alemán destrozado, al amparo de los francotiradores. Arriba, derecha: El cañón de 77 mm de un Sherman Firefly cubre la entrada de la Acorazada de Guardias en Arras, mientras que un guardia *Coldstream* (extremo izquierda), armado con una ametralladora Bren, suministra apoyo adicional. Arriba, izquierda: La llegada del general de división Adair a Bruselas.



cie belga. Interferencias en el tráfico en Beauvais retrasaron durante algún tiempo al regimiento de exploración, que se vio forzado a utilizar carreteras secundarias cuando la 11.ª División Acorazada, a su izquierda, obstruía los accesos principales a la ruta de Amiens. Sin embargo, una vez salvado Beauvais, se aceleró el ritmo de avance. Llegaron al primero de los puentes al amparo de la oscuridad y sin que los alemanes se percataran de su aproximación. Se desplegaron ingenieros para que desactivaran las cargas de demolición y se capturaron los tres puentes antes de que el enemigo tuviera tiempo de abrir fuego contra los incursores.

Aunque los alemanes habían sido muy negligentes al permitir que se capturaran tan fácilmente los puen-

Abajo: Una víctima del *bocage*. Rex Whistler, artista, diseñador y Guardia Galés.

CARRO DE CRUCERO A27M CROMWELL

El Cromwell (abajo) fue numéricamente el más importante de los carros de combate de construcción británica de la II Guerra Mundial y, junto al M4 Sherman norteamericano formó la espina dorsal de las divisiones acorazadas británicas en 1944-45. Construido como sucesor del Crusader, el Cromwell debía entrar en servicio en 1942, pero problemas iniciales retrasaron su aparición hasta 1944. Estaba equipado con un cañón de 75 mm capaz de disparar proyectiles perforantes y rompedores, y su armamento secundario se componía de dos ametralladoras Besa de 7,92 mm.

Denominado A27M, el Cromwell tenía forma básica paralelepípeda y construcción mixta: un revestimiento interior con un blindaje externo empernado de 76 mm de espesor. Cinco hombres formaban su tripulación: conductor, ametrallador de casco, jefe, tirador y operador de radio/proveedor.

Aunque el motor Rolls-Royce Meteor hizo del Cromwell el más rápido y potente de todos los carros de combate británicos fabricados en ese período, las dimensiones del vehículo impidieron equiparlo con el cañón de 77 mm. Por ello, el Cromwell no era adversario de talla para los carros alemanes Tiger y Panther.

En algunas de las versiones fabricadas se montó un mecanismo que, apodado el "pincho", servía para abrirse paso entre el seto vivo.

Tras la ruptura de Caen, aunque siempre superados en armamento por el enemigo, los Sherman y la División Cromwell de Acorazada de Guardias pudieron flanquear a los *panzer* gracias a su mayor velocidad y maniobrabilidad. Abajo, izquierda: Un Sherman camuflado pasa junto a los restos de una columna alemana destruida por la Resistencia francesa.

tes, una vez que los defensores reflexionaron sobre su pésima situación, reaccionaron con la velocidad del relámpago y lanzaron un contrataque contra dichos puentes. Los grupos de la resistencia francesa también entraron en acción, no sólo en apoyo de los británicos con fuego de fusiles y subfusiles Sten, sino también al guiarlos a zonas cubiertas cuando los ataques enemigos se hicieron demasiado intensos. A medianoche se habían desmantelado todas las cargas de demolición. Los combates continuaron a lo largo de toda la noche hasta que, finalmente, cuando ya amanecía, llegaron los Sherman de los batallones acorazados. Se lanzaron a toda velocidad a través del Sena y barrieron las posiciones enemigas que encontraron a su paso.

Orden de batalla
División Acorazada de Guardias

Operación *"Goodwood"*, 18 de julio	
Regimiento de Exploración	2.º Batallón Acorazado de Guardias Galeses
5.ª Brigada Acorazada de Guardias	1.er Batallón Motorizado de Guardias Granaderos 2.º Batallón Acorazado de Guardias Granaderos 1.er Batallón Acorazado de Guardias *Coldstream* 2.º Batallón Acorazado de Guardias Irlandeses
32.ª Brigada de Guardias	5.º Batallón de Guardias *Coldstream* 3.er Batallón de Guardias Irlandeses 1.er Batallón de Guardias Galeses
Cruce del Sena, 29 de agosto	
Regimiento de Exploración	2.º Regimiento de Caballeria *Household*
5.ª Brigada Acorazada de Guardias	Grupo de Granaderos: 1.er Batallón (Motorizado) 2.º Batallón (Acorazado) Grupo *Coldstream*: 1.er Batallón (Acorazado) 5.º Batallón (Infantería)
32.ª Brigada de Guardias	Grupo Irlandés: 2.º Batallón (Acorazado) 3.er Batallón (Infantería) Grupo Galés: 1.er Batallón (Infantería) 2.º Batallón (Acorazado)

Ese mismo día, el 1 de setiembre, llegaron a Arras, a 96 km al noreste de Amiens, los Guardias Galeses con el resto de la división siguiéndoles muy de cerca. En el flanco izquierdo, la 11.ª División Acorazada se dirigía velozmente hacia Bethune. El territorio que entre 1914 y 1918 había costado innumerables vidas humanas y muchos meses de combates, había caído en cuestión de horas en manos de dos divisiones mecanizadas.

Comparada con el rápido avance del día anterior, se planeó para el día 2 de setiembre una agradable excursión de 24 km entre Lens y Douai; se había acordado un alto en las líneas antes de que se realizara un asalto aerotransportado previsto para el día siguiente. Este respiro permitió que la división pudiera realizar trabajos de mantenimiento general. De esta forma, al anochecer, los carros estaban revisados, aprovisionados, limpios y sus tripulantes descansados y aseados. En las primeras horas de la noche llegaron los generales Dempsey y Horrocks para discutir la estrategia con el general de división Adair. Ello ocasionó un cambio de planes para la división, tal y como esa misma noche explicó Adair a sus comandantes de escuadrón y batallón: "Mi intención, declaró es avanzar y liberar Bruselas."

Para llegar a Bruselas debían de cubrirse unos 120 km, lo que sobre el papel se encontraba dentro del alcance de un día de la Acorazada de Guardias. Sin embargo, en este cálculo no se había tenido en cuenta la resistencia enemiga que con toda probabilidad encontrarían de camino. De acuerdo a esto, Adair propuso aumentar el ritmo del avance –tanto como su excitación– por el simple expediente de convertirlo en una carrera. Apodada el "Gran Cisne", esta insólita apuesta se realizaría en dos líneas de avance, y por esa razón ambas brigadas compitieron entre sí. En el flanco izquierdo, la 5.ª Brigada, con el Grupo de Granaderos a la cabeza, avanzaría a lo largo de estrechas carreteras secundarias que se creía que estarían poco defendidas. El flanco derecho, con los Guardias Galeses en vanguardia de la 32.ª Brigada, podría utilizar las carreteras principales. La "meta" era un cruce de caminos en las afueras de Bruselas.

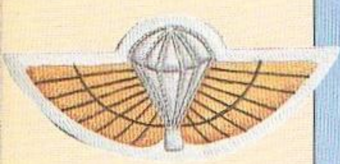
A las 17,00 horas del 3 de setiembre, los vehículos acorazados de la Caballería Household cruzaron la frontera belga, seguidos una hora más tarde por ambas brigadas acorazadas por sus caminos separados. Pronto se encontró oposición enemiga por parte de la 32.ª Brigada en Pont-à-Marcq y Leuze. Sin embargo, la resistencia belga se les unió rápidamente, atacó a los francotiradores y los nidos de ametralladoras y guió a los carros contra las posiciones de retaguardia y de flanco del enemigo. Los alemanes fueron rebasados y a medida que los carros comenzaron a atravesar las estrechas callejuelas del pueblo, su camino se llenó de belgas que les ofrecían comida, bebida y flores, así como de chicas que animaban a los carristas. A mediodía se dejó atrás el mojón que señalaba la mitad del camino. Sin embargo, a media tarde los Guardias Galeses de la 32.ª Brigada llegaron a Enghien y se vieron envueltos en un feroz combate que les retrasó casi una hora. Luego, se permitió a los Guardias Galeses que lanzaran a toda velocidad sus Cromwell (a más de 60 km/h). Al avanzar mucho más rápidamente que los Granaderos, cuyos Sherman sólo podían alcanzar los 40 km/h, la 32.ª Brigada ganó la competición y llegó al cruce de caminos a las 22,00 horas. Los Granaderos se presentaron tan sólo unos minutos después, a pesar de sólo haber encontrado resistencia enemiga en 10 km de su recorrido.

El vehículo fue asaltado por jubilosos belgas que querían dar la bienvenida a sus liberadores

Naturalmente, ni siquiera los Cromwell galeses llegaron a Bruselas antes que los autoametralladoras de vanguardia de la caballería Household. El cabo I. W. Dewar y el soldado Ayles estuvieron entre los primeros en entrar en la ciudad, aunque su recibimiento inicial fue algo inesperado. Su llegada fue ignorada por la población local y fueron alertados de que huyeran rápidamente ya que *"les anglais"* ¡se estaban acercando! Los conocimientos de francés del cabo Dewar bastaron para decir *"¡nous sommes les anglais"!*. Inmediatamente, el vehículo quedó inundado de jubilosos belgas, ansiosos de dar la mejor bienvenida a sus liberadores.

El 3 de setiembre fue un día de celebraciones, casi de delirio, para la división de Guardias. A medida que avanzaban por las calles hacia el Château Royale, su camino se llenó de gentes que los vitoreaba allí hasta donde alcanzaba la vista.

Tanto para los habitantes de Bruselas como para los británicos, fue el día más memorable de sus vidas. Para estos últimos, también cabía la satisfacción de haber estado en primera línea del más largo avance con resistencia que cualquier división de cualquier ejército hubiera realizado en un solo día.

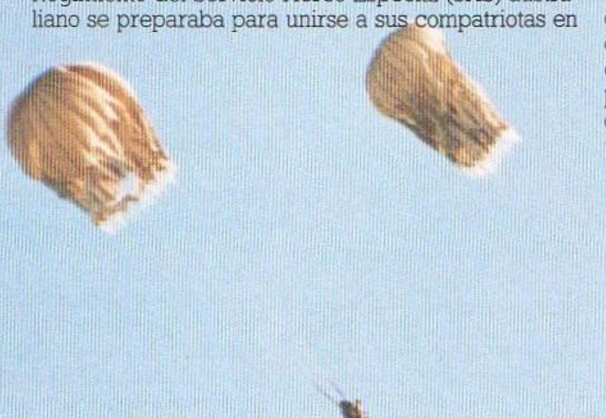


EL SAS AUSTRALIANO

El Regimiento del Servicio Aéreo Especial (SAS) australiano nació, como 1.ª Compañía del SAS, en julio de 1957 y se formó en Campbell Barracks, Swanbourne, Australia Occidental. Esa compañía era, al principio, un elemento del Cuerpo de Infantería y en 1960 formó parte del Real Regimiento australiano. Por entonces sumaba unos efectivos de 120 hombres. El 4 de setiembre de 1964, la unidad ascendió a la categoría de regimiento, compuesto de plana mayor y escuadrón de base, el 1.° y 2.° Escuadrones Sable –los elementos de combate– y el 151.° Escuadrón de Transmisiones. El regimiento se sometió a duros programas de entrenamiento en Nueva Guinea, Tailandia y en la isla de Okinawa, y después, en febrero de 1965, los dos escuadrones fueron desplegados a Borneo. El 1.° marchó a Brunei, mientras que el 2.° fue a la zona de Kuching, en la costa de Sarawak. Los primeros soldados del SAS australiano que fueron al Vietnam lo hicieron como parte de un Equipo de Entrenamiento del Ejército australiano, de 30 hombres, a mediados de 1962. Ellos fueron los precursores de una participación del SAS australiano que daría fama a la nueva formación en las Fuerzas Armadas australianas. En 1966 se creó un tercer Escuadrón Sable y en julio de aquel año éste llegó a Vietnam. Cada escuadrón Sable realizó dos períodos operacionales en Vietnam hasta la retirada australiana de la guerra en octubre de 1971.

En las selvas del Vietnam, los Escuadrones Sable del SAS australiano actuaron de forma impecable en la durísima guerra contra el Viet Cong.

Cuando los hombres del 1.^{er} Batallón del Real Regimiento australiano (RAR) zarparon hacia la contienda en Vietnam del Sur, en mayo de 1965, se les dijo que necesitarían uniformes de rancho. Un año después, cuando el recién formado 3.^{er} Escuadrón Sable del Regimiento del Servicio Aéreo Especial (SAS) australiano se preparaba para unirse a sus compatriotas en



Nuit Dat, en la provincia de Phuoc Tuy, se les dijo lo mismo, pero cuando llegaron encontraron que vivían entre ponchos deshilachados y empapados por los diarios aguaceros tropicales. Esto constituyó un anticipo de los cinco años de servicio activo en Vietnam que les esperaban.

Pero el regimiento no era ajeno a los rigores de la guerra en la jungla. En febrero de 1965 se envió el 1.^{er} Escuadrón a Borneo como parte de las fuerzas de la *Commonwealth* desplegadas en la "confrontación" entre Malasia e Indonesia, y allí adquirió una valiosa experiencia en táctica y métodos de combate que les serían de gran utilidad durante las posteriores misiones en Vietnam. Cinco meses antes del término de las operaciones en Borneo, el 3.^{er} Escuadrón fue enviado a Phuoc Thuy, donde operó hasta febrero de 1967. Desde entonces, cada uno de los tres escuadrones sirvió durante períodos rotativos anuales y actuaron desde una zona especial del cuartel general en Nui Dat de la Fuerza Operacional australiana, conocida por sus hombres como "Colina SAS". Aquel paraje sagrado era exclusivo de los hombres del SAS y estaba rigurosamente fortificado y vigilado para mantener a los espías lejos de ella.

Cuando el SAS llegó por primera vez realizó funciones de información y vigilancia, pues suministró datos a la Fuerza Operacional australiana para el despliegue de fuerzas regulares del RAR en la zona de responsabilidad australiana. Pero sus funciones pronto se ampliaron hasta abarcar no sólo patrullas de reconocimiento y observación, sino también em-



boscadas y reconocimientos en fuerza. Normalmente se empleaban cinco hombres (explorador principal, jefe de patrulla, segundo al mando, operador de radio y médico) para los trabajos de reconocimiento, pero si había que tender una emboscada era necesario ampliar aquel grupo; las patrullas de mayor importancia corrían a cargo de 30 hombres.

Los SAS se hicieron maestros en el arte del reconocimiento en combate y consiguieron la más alta tasa de bajas causadas al enemigo de todas las unidades de su clase que actuaron an Vietnam desde la impli-



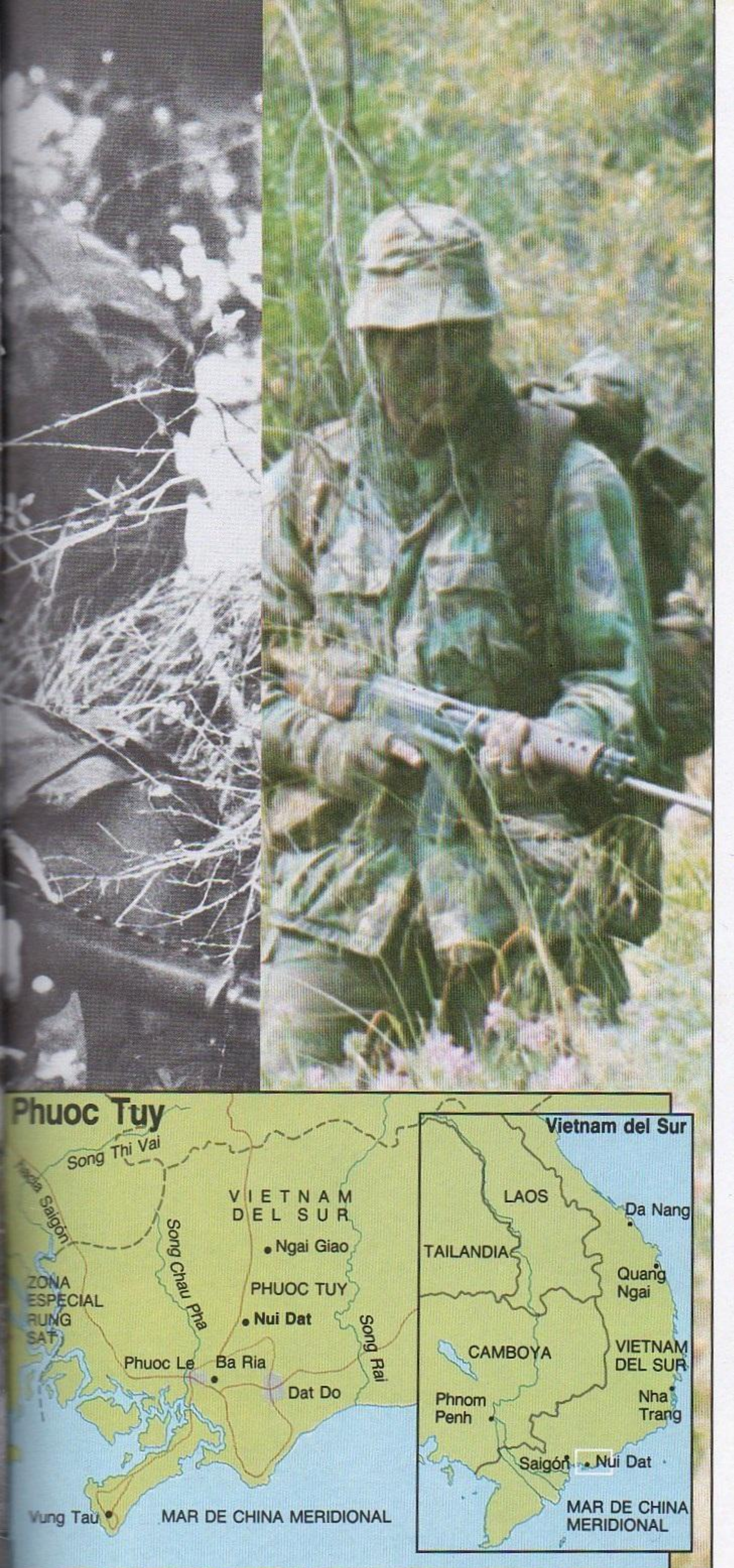
cación francesa en Indochina. Durante su primera misión, el 3.er Escuadrón Sable ensayó una amplia variedad de técnicas nuevas que serían desarrolladas por los otros escuadrones que les siguieron. En aquel año, el 3.º organizó 134 patrullas y consiguió 27 contactos con el enemigo: eliminó 46 enemigos, además de otros cuatro probables, 13 heridos y un prisionero. La única baja de los SAS a causa de fuego enemigo durante los cinco años en Vietnam murió tiempo después: el soldado R. J. Copeman fue alcanzado por fuego de armas portátiles durante un combate y murió de sus heridas tres meses después.

En tierra el SAS operaba en terreno agreste, en medio de territorios infestados de enemigos. La provincia de Phuoc Thuy es parcialmente costera, con varias cadenas montañosas. Las viejas e inmensas plantaciones de caucho, las junglas y las extensiones

Los hombres del SAS australiano se entrenan para combatir en muy diversos ambientes. Arriba: En el Curso de Natación y Asalto, los hombres del SAS saltan sobre el agua. Abajo: El Curso de Palistas del SAS. Derecha: En acción; un soldado surge de la maleza con su fusil de asalto durante un ejercicio de entrenamiento de emboscada.

ESCUADRONES SABLE





de vegetación con grandes zonas de afilado bambú hacían la marcha difícil, pero constituían una excelente cobertura para las operaciones de vigilancia clandestina y las emboscadas del SAS.

Un día, en 1969, una patrulla SAS en una misión de reconocimiento típica estableció contacto con el enemigo: localizó a cinco vietcogs (VC) que se dirigían a un campamento de la guerrilla. Cuando los soldados enemigos estaban ya a 15 m de la patrulla, uno de ellos descubrió su posición, pero fue inmediatamente eliminado de un tiro en el pecho. El explorador de la patrulla se dio cuenta de otro enemigo de modo similar. Los tres VC restantes abrieron fuego pero fueron rápidamente silenciados por las armas portátiles de los SAS.

Una hora después, los SAS se hallaron en medio de una red de senderos muy frecuentados y observaron a diez VC que marchaban hacia el norte, a sólo 10 m de ellos. De repente, aparecieron otros 19 en escena, que se dirigían hacia el noreste a una distancia de 25 m, seguidos de otros seis. Cuando uno de los VC se acercó a los SAS escondidos, fue capturado por el operador de radio de la patrulla y el resto de ella atacó a los dos grupos, que inmovilizó con el fuego de sus armas portátiles.

Tras desaparecer en el denso follaje, los SAS continuaron con la exploración de la zona y, una hora después, pasaron junto al perímetro de la posición de una compañía del VC. Casi inmediatamente, vieron a nueve enemigos que se acercaban cuando ya estaban a 20 m, los SAS abireron fuego. El primer vietnamita cayó muerto, pero los otros comenzaron a devolver un fuego concentrado y efectivo con sus armas portátiles. Los SAS peinaron la zona con las granadas rompedoras de sus M79, que mantuvieron al enemigo con la cabeza agachada. Tras un breve pero intenso intercambio de fuego, la patrulla fue recogida por un helicóptero. El sargento J. M. Robinson fue condecorado poco después.

En estas peligrosas circunstancias eran cruciales la cautela, el silencio y una paciencia infinita

Pero no todos los reconocimientos eran tan activos, pues había días en que una patrulla no abarcaba más de 500 m. Como norma, estos grupos operaban de día y preferían no trabajar a ciegas. Partían tras el desayuno y reconocían los alrededores, con cautela, hasta media mañana. Desde entonces y hasta media tarde observaban lo que daban en llamar *"pak time"*, un período de tiempo en el que los movimientos y la actividad del VC eran intensas. Durante el *pak time*, la patrulla se desplegaba a ambos lados de un sendero utilizado por el enemigo, desde donde observarían sus movimientos y obtendrían tanta información como pudiesen. La comunicación entre los soldados era estrictamente por medio de gestos pues en aquellas peligrosas circunstancias eran cruciales, el silencio, la cautela y la infinita paciencia.

Tan hábiles eran los SAS al esconderse que en una ocasión, según cuentan, un vietcong se puso a orinar sobre un soldado SAS, felizmente desconocedor de su presencia. ¡El soldado aguantó el cálido chaparrón sin rechistar!. En otra misión, un suboficial se acercó tanto a un campamento del VC que, de pronto, se

Cuando los escuadrones del SAS llegaron por primera vez a Vietnam, su misión consistió más en reconocimientos en profundidad que en combates directos. Pero pronto se verían en plena batalla. En las patrullas se utilizaban sobre todo dos armas individuales, los fusiles de asalto SLR (extremo izquierdo e izquierda) y M16 (centro, izquierda).

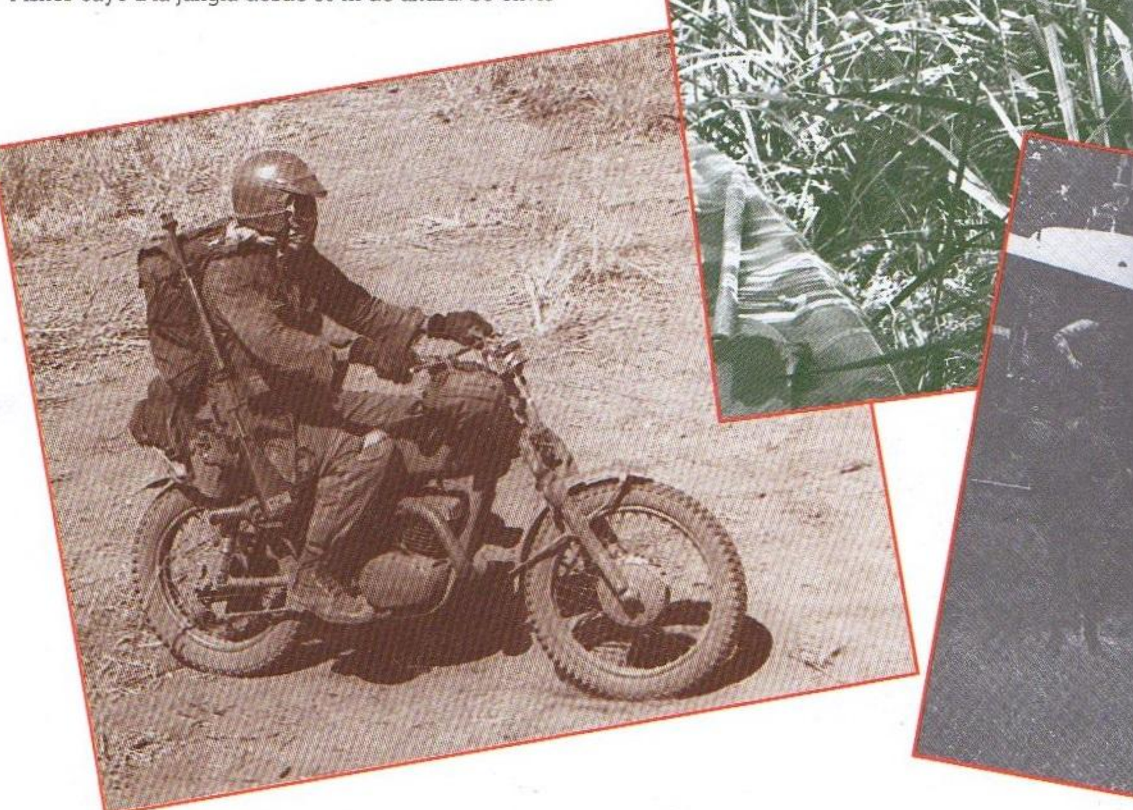
EQUIPO DE COMBATE

En Vietnam el SAS empleó una gran gama de armas individuales y colectivas en sus operaciones en la provincia de Phuoc Thuy. Las primeras incluían los fusiles de asalto M16, el Colt Commando -la versión de cañón acortado del M16, con culata telescópica- y el SLR. Generalmente se prefería el último de 7,62 mm, por su alcance y su potencia de detención, frente al M16 de 5,56 mm. Un testimonio de ello se puede encontrar en el comedor de suboficiales de Swanbourne, donde un SLR cuyo cañón ha sido acortado 15 cm está colgado en un lugar de honor. ¡Esta reliquia del Vietnam es *cariñosamente* conocida como "la puta"! Para mayor potencia de fuego, se empleaba el lanzagranadas M79 de 40 mm y la ametralladora Bren. Además, el SAS utilizaba una gran variedad de escopetas de combate, pistolas, minas y granadas. La elección de las armas recaía en cada soldado, como es normal en el SAS. En campaña, se utilizaba normalmente el uniforme de las Fuerzas Especiales norteamericanas, atigrado verde oliva. Aunque a veces se usaban mochilas, los SAS llevaban en los cinturones el equipo más esencial durante una operación. Para llamar a los helicópteros cuando una patrulla necesitaba salir de una zona rápidamente, se usaba el transmisor-receptor URC-10. Los SAS también llevaban consigo largos sedales de pesca para comunicarse entre sí. Se ataba el sedal a un dedo de cada miembro de la patrulla y a través del nilón se podían transmitir señales silenciosas mediante suaves tirones del mismo. También se empleaban espejos para comunicarse.

halló en medio de su campo de tiro en la jungla -un callejón abierto en la espesa jungla- y se vio obligado a permanecer oculto en la maleza durante tres días hasta que no hubo "moros en la costa" y pudo retirarse a salvo.

Los SAS operaban principalmente en las llamadas "zonas de fuego libre" de Vietnam del Sur, donde se daba por sentado que cualquier movimiento insospechado era el enemigo. Para llevar a cabo sus reconocimientos de penetración profunda, los SAS tenían que acceder rápidamente a la zona y, normalmente, eran llevados por helicópteros del 9.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana, acompañados por aparatos artillados cuando el lugar era "caliente". El 9.º Escuadrón, basado en "Kanga Pad", Nui Dat, empleaba sobre todo helicópteros modificados que llevaban ametralladoras M60 y estaban equipados con un cabestrante para el descenso o recogida de hombres en el extremo de una cuerda. Los SAS también podían lanzarse en paracaídas sobre un área general en donde se reunirían con vehículos acorazados de transporte de personal que los llevarían a su zona de operaciones.

Los helicópteros también constituían un medio vital para recuperar patrullas cuando éstas debían hacer frente a un enemigo demasiado poderoso. Pero tales acciones bajo el fuego eran a menudo tan peligrosas como los combates en tierra. A finales de 1969, tras un combate muy intenso, se recuperó con cuerdas a una patrulla y, durante la operación, el soldado D. J. Fisher cayó a la jungla desde 30 m de altura. Se envió



una compañía del 9.º Batallón y otra patrulla del SAS para buscarlo, pero nunca se volvió a saber de él. Se le declaró "desaparecido en acción, presumiblemente muerto".

Más tarde, ese mismo año, se procedía a recuperar una patrulla neozelandesa tras una escaramuza similar con los VC cuando, de repente, se abatió un potente fuego sobre el helicóptero. Éste, alcanzado, arrastró a la patrulla unos 100 m antes de estrellarse contra el suelo. Los SAS asistieron a los supervivientes y después los sacaron de allí a pie.

En el transcurso de sus acciones en Vietnam, con

Una de las claves del éxito de las acciones del SAS es su capacidad de desplegarse a gran velocidad. Para sortear el terreno difícil se emplean motocicletas (arriba, izquierda), mientras que en las típicas misiones lejanas de la guerra del Vietnam se usaron los helicópteros del *"Kanga Pad"* (arriba, derecha). Una de las funciones principales en Vietnam consistía en observar subrepticiamente los movimientos de las fuerzas del Viet Cong (superior), pero si los SAS encontraban un enemigo demasiado poderoso para ellos, se llamaba al Real Regimiento australiano (derecha). Extremo derecha: Embutidos en húmedas ropas de camuflaje, los SAS practican las operaciones fluviales.

frecuencia se requería a los Escuadrones Sable la ejecución de misiones especializadas o de otras muy concretas además de sus tareas rutinarias de reconocimiento. Tales misiones incluían la demolición de un depósito de agua, un puesto de observación enemigo que el ataque aéreo no había conseguido destruir o el llamado "trabajo tractor". En esta operación, montada durante las últimas fases de la ofensiva del TET, en 1968, se encargó a una patrulla la destrucción de un tractor enemigo y su remolque, que se sabía que operaba en las cercanías de una base de tiro aliada. Dos cabos del SAS diseñaron, construyeron y colocaron las cargas explosivas que destruyeron al tractor, y la misión terminó con la muerte de 20 soldados enemigos y la captura de armas.

En otra ocasión, una patrulla de 12 hombres localizó unas instalaciones del VC, posteriormente identificadas como el taller de blindaje de la provincia de Ba Long. La patrulla atacó el campamento, que fue defendido por soldados, mecánicos y chapistas, mientras que una patrulla adjunta fue introducida por helicóptero en el campamento, cargada de explosivos. Se destruyeron depósitos de munición además de numerosas estructuras del campamento.

Tras la demolición, las dos patrullas volvieron al campamento para inspeccionar el resultado: desenterraron más cantidades de armas y munición. Se descubrió que el campamento era en realidad un importante complejo. La patrulla de asalto fue recogida por un helicóptero junto con las armas capturadas, mientras que quienes se quedaron fueron reforzados por infantes australianos y sudvietnamitas. El descubri-

miento de los talleres de Ba Long condujo a una importante operación contra el VC en la zona, llevada a cabo por unidades de infantería de la Fuerza Operacional australiana.

Pero no todas las operaciones del SAS tuvieron tanto éxito. En una de ellas, conocida como *"Overboard"*, los SAS montaron una emboscada contra varios sampanes enemigos en los ríos costeros al sudeste del cuartel general de la Fuerza Operacional. Se tendió una red a través del río Rai para detener a las embarcaciones pero, cuando un sampán la embistió, ésta se rompió y antes de que el grupo de emboscada pudiera abrir fuego, los tripulantes saltaron al agua. El sampán quedó bajo custodia y se cargó de equipo enemigo. Los SAS comenzaron entonces a cruzar el río para reunirse con el resto del grupo en la orilla opuesta, pero el sampán volcó en el camino y se llevó al fondo el equipo capturado y el de los SAS.

Se mantiene una "casa de la muerte" para el entrenamiento de soldados en el combate cuerpo a cuerpo

A pesar de estos reveses, el SAS australiano terminó la guerra como una de las unidades de operaciones especiales de más éxito. Sus patrullas lejanas, emboscadas, hostigamientos y reconocimientos tuvieron una influencia considerable en la formación de las Patrullas de Exploración Lejana (LRRP) del Ejército norteamericano, y el personal del SAS también enseñó en la escuela MACV Recondo (de comandos de reconocimiento) instalada en Nha Trang en setiembre de 1966. En ocasiones, los SAS operaron en conjunción con las Fuerzas Especiales norteamericanas –los Boinas Verdes– y los SEAL de la *US Navy* en misiones clandestinas especiales.

El SAS australiano considera sus operaciones en Borneo y Vietnam del Sur de modo global. En estas dos campañas se realizaron más de 1 400 patrullas, contra unos 5 600 soldados hostiles. En 298 contactos, las patrullas del SAS inflingieron más de 500 bajas al enemigo, frente a la pérdida de un sólo un hombre en combate. Catorce australianos resultaron heridos en acción, uno fue declarado desaparecido y ocho hombres murieron por causas ajenas al combate.

Hoy, el SAS australiano se esfuerza por mantener el prestigio conseguido en Borneo y Vietnam del Sur, y permanece atento a las exigencias siempre cambiantes de la guerra moderna. Un escuadrón se dedica ahora a funciones antiterroristas, y en Swanborne, el cuartel general del SAS situado en un suburbio de la ciudad de Perth, se mantiene una "casa de la muerte" para el entrenamiento de soldados en las artes del combate cuerpo a cuerpo y en situaciones con rehenes. El proceso de selección para entrar en el SAS es muy duro: sólo uno de cada seis oficiales es elegido para unirse al regimiento y sólo se acepta uno de cada cuatro candidatos al puesto de soldado.

El SAS australiano se ha especializado en una amplia gama de sofisticadas técnicas operacionales, y su entrenamiento lo cubre todo, desde el paracaidismo de gran altura hasta las tácticas de asalto anfibio y acciones submarinas. El entrenamiento es duro y realista, y el hecho de que caigan más hombres del SAS en los entrenamientos que en las misiones de combate reales habla por sí solo.



Abajo: En el curso de selección del SAS, los futuros reclutas del regimiento tienen que realizar una marcha de 20 km cargados con 30 kg de pertrechos aparte del fusil SLR. Se trata de un período de preparación particularmente duro, y sólo los mejores son aceptados después de la exhaustiva serie de pruebas. El hecho de que caigan más hombres durante el entrenamiento que en combates reales constituye un testimonio no sólo de la dureza de los cursos preparatorios, sino también de la capacidad de estos hombres cuando se enfrentan al enemigo.

ESCUADRÓN PIONERO





COMANDANTE DE ALA JOHN FEESEY

John Feesey (arriba) se unió a la RAF en setiembre de 1961 como cadete y, tras el entrenamiento usual, se convirtió en Instructor de Vuelo Cualificado. En 1966 fue asignado al 1.er Escuadrón, que por entonces empleaba aviones Hunter desde la base West Raynham. Tres años después fue trasladado a la base de RAF Wittering para realizar la conversión al Harrier. Tras dos períodos de permanencia en el 1.° y su ascenso a teniente de patrulla, fue asignado en 1971 a la 233.° OCU como instructor en el Harrier. Después se le trasladó a la RAF Germany en 1974 y, como jefe de escuadrón, sirvió en RAF Wildenrath. De 1978 a 1979, Feesey estudió en la Escuela de Estado Mayor de la RAF, en Bracknell, y después se le asignó un trabajo de oficina en el Ministerio de Defensa (Departamento del Ejército), encargado de la cooperación tierra-aire y de la organización de los elementos de enlace en tierra y de control aéreo. Su siguiente puesto fue como oficial de intercambio en la USAF. Dirigió el Colegio de Guerra Aérea de la Universidad del Aire y, tras su ascenso a comandante de ala, sirvió en el estado mayor del Mando Aéreo Táctico en la base de Langley, en Virginia. Como Jefe de Entrenamiento fue responsable de todas las unidades de conversión de caza de la USAF. En 1983, el comandante de ala John Feesey fue nombrado oficial en jefe del 1.er Escuadrón. Al recordar toda su carrera como piloto en la RAF, piensa que ésta es hoy en día un servicio más profesional, pero que volar es tan divertido como siempre.

El Harrier GR.Mk 3, un caza de ataque al suelo probado en combate, da al 1.er Escuadrón de la RAF capacidad de operar desde emplazamientos de dispersión

El 1.er Escuadrón de Caza de la Real Fuerza Aérea (RAF) británica tiene como lema *In Omnibus Princeps* (los primeros en todo), que no es del todo inapropiado para la primera unidad de combate que operó con aviones V/STOL (de despegue y aterrizaje corto o vertical) en el mundo. Es más, los BAe Harrier GR.Mk 3 del escuadrón estuvieron en primera línea durante el conflicto de las Malvinas de 1982, en el que realizaron 126 salidas en apoyo de las fuerzas terrestres británicas. Hoy día sus logros forman parte de la historia. Sólo dos de aquellos pilotos de las Malvinas siguen en la unidad, pero las lecciones de esa guerra han sido bien aprendidas y han sugerido cambios muy significativos en el material de vuelo de la unidad, así como en sus tácticas y entrenamiento. La misión actual del 1.er Escuadrón es la de prepararse para el combate en cualquier parte del mundo en apoyo de elementos de la OTAN o británicos, y parece que en un futuro cercano será requipado con los nuevos Harrier GR.Mk 5.

El 1.er Escuadrón se encuentra estacionado en la base de la RAF de Wittering, en Cambridgeshire, aeródromo que comparte con la 233.ª OCU, la unidad de conversión operacional al Harrier. Dispone de un total de diez aparatos, nueve Harrier GR.MK 3 y un único entrenador biplaza T.Mk 4. Su plantilla de pilotos asciende a 18, organizados en dos patrullas, la "A" y "B". Es habitual que tanto pilotos como aviones, junto con el personal de tierra, sean enviados a otras bases en varias épocas del año.

La naturaleza de las obligaciones operacionales del 1.er Escuadrón requiere que esté preparado para ir a ultramar en caso de emergencia. La unidad está asignada a la OTAN y puede ser enviada a reforzar las fuerzas aéreas de la Alianza en Alemania Federal, Dinamarca o Noruega. Los despliegues en época de paz al norte de Noruega, durante los inviernos, proporcionan al escuadrón una experiencia esencial en las condiciones operativas en clima polar. Allí, la meteorología es el gran enemigo. Los aviones corren el peligro de encontrarse en mitad de tormentas de nieve cuando están en vuelo y los pilotos deben enfrentarse con el problema de tener que operar desde terreno nevado. Las largas horas de oscuridad del invierno ártico imponen severas restricciones,

Página 1621. Arriba: Tres Harrier del 1.^er Escuadrón sobrevuelan el aeródromo de Puerto Argentino durante el conflicto de las Malvinas mientras que, de vuelta a la base de RAF Wittering (abajo), cuatro pilotos del 1.º posan junto a un GR.Mk 3. De izquierda a derecha: El capitán Dave Wallace, el teniente de patrulla Steve Fox, el jefe de escuadrón Tony Harper y el teniente de patrulla Mark Bowman. Tras carretear hasta la posición de despeje (abajo), el comandante de ala John Feesey cala las toberas de su GR.Mk 3 en un ángulo de 50 grados para obtener el máximo empuje (centro, izquierda) para alzar el vuelo (centro y centro derecha). Inferior: De vuelta a la base. Bajo el ala de estribor se aprecia uno de los depósitos lanzables del Harrier.

pues el Harrier no está equipado para operar de noche, aunque es capaz de ser desplegado en la penumbra. Sin embargo, solamente en el mes de diciembre la oscuridad es total durante las 24 horas del día, y durante el resto de los meses invernales hay algo de luz para volar. El *Permafrost* puede proporcionar una superficie de operaciones adecuada para los aviones, pero al llegar el deshielo los Harrier deben recurrir a otras soluciones para evitar quedarse atascados en la nieve a medio derretir. El verano en estas latitudes nórdicas, con sus largas horas de luz diurna, también ofrece problemas, pues el escuadrón podría verse obligado a operar de forma casi constante con unos efectivos humanos pensados para períodos diurnos mucho más cortos, como los de Gran Bretaña.

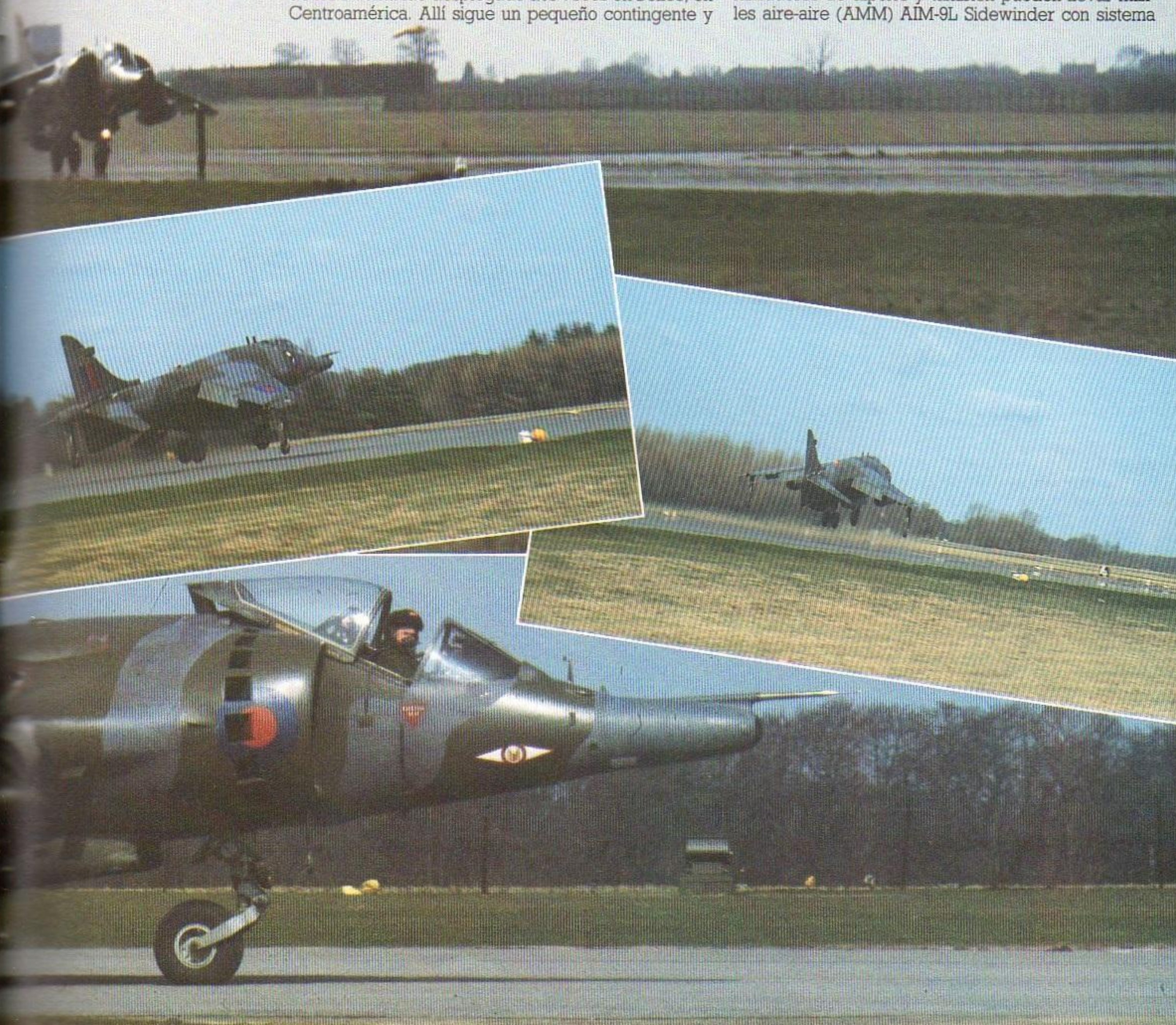
Para la función de reconocimiento táctico, el Harrier lleva una cámara F95 montada en la proa

Fuera del área de la OTAN, este escuadrón podría operar virtualmente en cualquier parte del mundo en apoyo de los intereses británicos. Durante el decenio de los setenta fue desplegado dos veces en Belice, en Centroamérica. Allí sigue un pequeño contingente y aunque la unidad destacada, la 1417.ª Patrulla, dispone de su propio comandante y aviones, sus pilotos y personal de tierra pertenecen al 1.^er Escuadrón y a los escuadrones de Harrier destacados en la República Federal de Alemania.

La misión principal del Harrier es proporcionar apoyo ofensivo a las fuerzas terrestres, lo que incluye apoyo aéreo cercano, interdicción aérea sobre el campo de batalla y salidas de reconocimiento táctico. Sus armas de ataque al suelo comprenden las bombas de racimo BL 755, bombas de 454 kg, cohetes SNEB de 68 mm y dos cañones Aden de 30 mm.

En misiones de reconocimiento táctico, el Harrier lleva una cámara F95 montada en la proa, dirigida hacia abajo en un ángulo de 18 grados. No dispone de visor y por lo tanto el encuadre depende más aún de la pericia y habilidad del piloto. Asimismo puede colocársele un contenedor de cinco cámaras en el soporte ventral central del fuselaje, lo que le proporciona virtualmente una cobertura de horizonte a horizonte. Se requiere que el 1^er. Escuadrón se entrene con este contenedor como parte de sus obligaciones con la OTAN, aunque normalmente sólo utiliza la cámara montada en la proa.

Los Harrier están dotados para su autodefensa con lanzadores de dipolos y también pueden llevar misiles aire-aire (AMM) AIM-9L Sidewinder con sistema



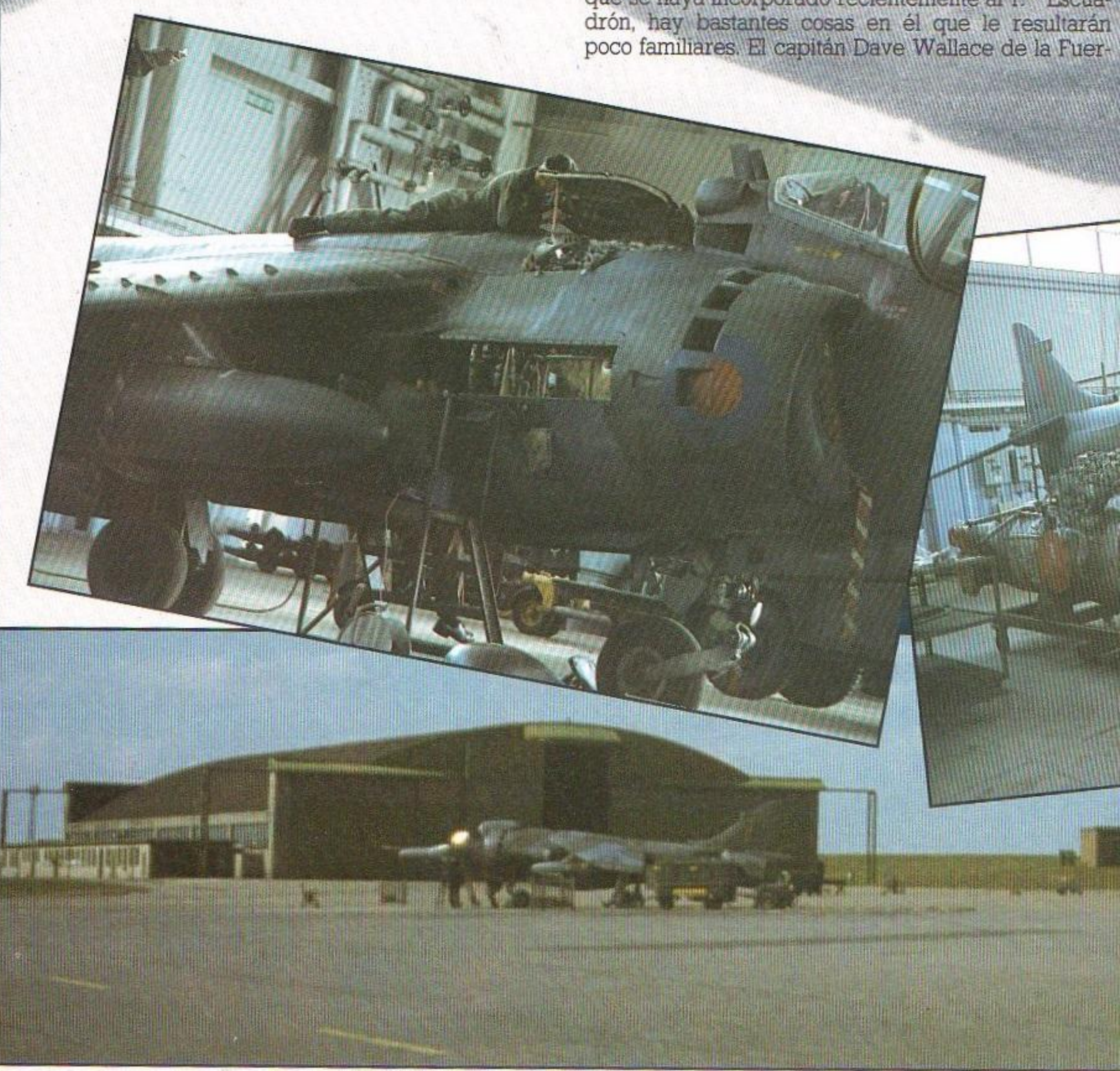
EN CAMPAÑA

Por regla general, el personal de tierra agradece el cambio de la rutina diaria en la RAF por un despliegue en ultramar. Sin embargo, las condiciones de vida pueden ser muy poco confortables e incluso en las mejores condiciones el Harrier no es un avión fácil de entretener. Por ejemplo, cambiar el motor requiere desmontar el ala para permitir el acceso, y el trabajo no se puede realizar en menos de ocho horas. Además de los requerimientos de servicio del escuadrón, se necesita apoyo especializado en campaña para las misiones de reconocimiento táctico. Éste corre a cargo del RIC (*Reconnaissance Intelligence Center*, centro de información de reconocimiento) de la base de RAF Wittering. Las tres cabinas portátiles y el generador del RIC pueden ser aerotransportados por un sólo Hercules, y la unidad es autosuficiente. Una vez que un Harrier ha aterrizado después de un reconocimiento, el RIC tiene que proceder rápidamente a informar del contenido de la película en menos de 45 minutos después de apagar el motor. Se procesa la película a razón de 36 m por minuto y llega, normalmente, a los intérpretes en unos diez minutos. Éstos trabajan, por lo general, sobre tiras de película en negativo, aunque si se requieren contactos, éstos pueden realizarse en un tiempo extremadamente rápido. El piloto del Harrier también contribuye al informe final y la experiencia del RIC ha demostrado que los pilotos son capaces de adquirir una asombrosa cantidad de información a través de un reconocimiento visual. Ésta puede emitirse por radio a la base durante la misión, de modo que si el avión de reconocimiento es derribado en el camino de regreso no se pierdan todos los datos acumulados.

de guía por infrarrojos, pero sólo pueden llevarse a expensas de la mayoría de las armas lanzables del aparato. Sin embargo, este obstáculo no es insuperable, pues en una formación de cuatro Harrier, uno podría llevar AAM y los tres restantes, bombas.

La pericia de lanzar las armas con precisión y del vuelo táctico sólo se adquieren a base de entrenamiento constante y de práctica por parte de todos los pilotos de la unidad. Un piloto que se una al 1.er Escuadrón deberá comenzar con un trabajo de aprendizaje de seis meses de duración, en el que volará bajo tutela y a cuyo término se le considerará listo para el combate. La experiencia del teniente de patrulla Mark Bowman puede servir de ejemplo. Se unió a la RAF como cadete universitario y voló en el Escuadrón Aéreo de la Universidad de Londres mientras estudiaba para graduarse. En 1982 comenzó su entrenamiento de vuelo básico en los Jet Provost en la Academia de la RAF en Cranwell. Luego se preparó para pilotar reactores de gran velocidad en los Hawk de la 4.ª Escuela de Entrenamiento de Vuelo en la base de RAF Valley y después realizó un curso de maniobras de combate básicas y lanzamiento de armas, de seis meses de duración, en el 151.º Escuadrón de la 2.ª Unidad de Armamento Táctico de Chivenor. En febrero de 1985 Bowman inició la transformación al Harrier en la 233.ª OCU. El curso se dividía en dos partes: en el Escuadrón "B" el alumno aprende a pilotar el Harrier bajo la tutela de instructores de vuelo cualificados. Luego es transferido al Escuadrón "A", donde se le enseña a volar el aparato tácticamente, una repetición parcial de lo aprendido en la Unidad de Armamento Táctico, pero esta vez en un avión de primera línea. Posteriormente, el teniente de patrulla Mark Bowman fue asignado al 1.er Escuadrón, donde recibió nueva instrucción durante su período de aprendizaje individual. Ello incluye la familiarización con tácticas avanzadas, en los polígonos de tiro, combates aéreos a baja cota y adiestramiento en operaciones rutinarias tales como el repostaje en vuelo (que no se enseña en la OCU), y uso y lanzamiento de armamento real, que es mucho más pesado que el de prácticas y, por tanto, tiene un efecto significativo sobre el gobierno del avión. Bowman sintió que su entrenamiento en esta fase tenía un enfoque mucho más profesional en contraste con las "soluciones enlatadas" del programa de instrucción anterior. Asimismo también apreció un sentimiento de realización personal y un gran sentido de camaradería en el escuadrón.

Sin embargo, no todos los pilotos que llegan al 1.er Escuadrón para operar con los Harrier son novatos. Se producen numerosos intercambios entre las unidades de Harrier, y los pilotos tienden a permanecer en la comunidad Harrier. A mediados de 1986, siete pilotos del 1.er Escuadrón, incluido el oficial en jefe y varios comandantes de vuelo, habían servido con los dos escuadrones de Harrier destacados en Alemania. Para estos pilotos experimentados, los períodos de aprendizaje individual son realmente una mera "formalidad" y consisten únicamente en dos o tres salidas. Incluso para un piloto experimentado que se haya incorporado recientemente al 1.er Escuadrón, hay bastantes cosas en él que le resultarán poco familiares. El capitán Dave Wallace de la Fuer-



Durante unas maniobras de la OTAN (abajo izquierda), la pintura mimética del Harrier le permite confundirse en el terreno nevado de Noruega. Abajo, izquierda: El entrenador biplaza T.Mk 4 del escuadrón durante el mantenimiento rutinario. Empleado para instrucción, reconocimiento fotográfico y vuelos de personalidades, el *"T-bird"* conserva toda su capacidad de combate. A causa de la posición de las toberas motrices, la revisión del Harrier es un procedimiento lento. Centro: De vuelta al hangar, un GR.Mk 3 es entretenido al cumplir 20 000 km de vuelo. Abajo: Tres Harrier se preparan para el despegue frente a uno de los hangares de RAF Wittering, "el hogar del Harrier".

za Aérea de EE.UU (USAF) llegó al escuadrón en un intercambio de destinos con la RAF. Anteriormente había volado con Phantom, tanto F-4E de caza como en versiones de reconocimiento táctico RF-4C, y encontró notables diferencias entre el voluminoso bimotor biplaza norteamericano y el pequeño monomotor británico. A pesar de todo, encontró en el Harrier un aparato muy capaz. Las operaciones a bajísima cota de la RAF también fueron una experiencia nueva para el capitán Wallace, ya que la USAF suele operar normalmente a altitudes medias. Los pilotos de intercambio caen, por lo general, en el polo opuesto y no conceden muchas concesiones a su inexperiencia en los métodos operacionales de la RAF.

Una vez que un piloto está capacitado para el combate, puede seguir perfeccionando sus cualidades y, aproximadamente al cabo de un año en el escuadrón, está preparado para dirigir una formación de cuatro o seis aparatos. Se realizan varias maniobras anuales con todo el escuadrón, incluido un despliegue a Cerdeña para instrucción con armamento real. Desde el conflicto de las Malvinas, el escuadrón también se entrena desde un portaviones de la *Royal Navy* durante dos semanas al año. El jefe de escuadrón Ian Mortimer, el *"Exec"* (o segundo al mando) de la unidad, fue anteriormente un oficial destacado temporalmente al Arma Aérea de la Flota y combatió con el 801.° Escuadrón Aeronaval, en Sea Harrier, en el Atlántico Sur, y piensa que ello es una idea excelente. No sólo ofrece a los pilotos de la RAF una considerable experiencia en operaciones desde la cubierta de un buque, sino que también les proporciona la oportunidad de conocer un ambiente diferente, con procedimientos distintos a los suyos y exclusivos del Arma Aérea de la Flota.

Con la intención de practicar las operaciones desde emplazamientos de dispersión, el 1.er Escuadrón se despliega a la base de RAF Hullavington, una estación en activo aunque en la actualidad sus pistas no se usan. De forma más regular, los aviones del escuadrón realizan salidas de entrenamiento que incluyen combates aéreos desiguales contra los Phantom y Lightning de los escuadrones de defensa aérea de la RAF. Los pilotos de los Lightning son los adversarios más peligrosos.

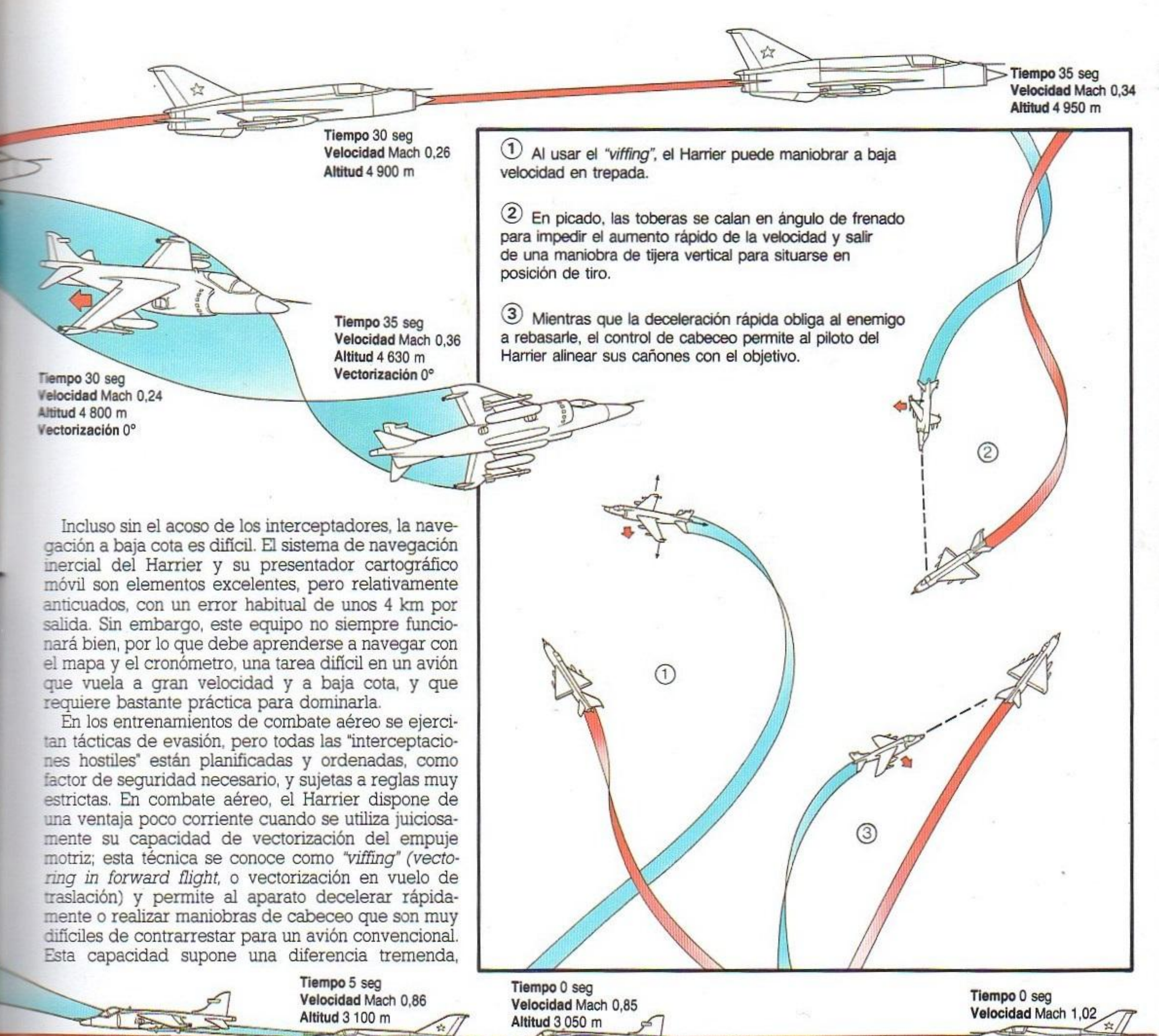
Una salida de entrenamiento típica podría comenzar con dos ataques sobre objetivos situados fuera de los polígonos de tiro, en los que se emplean tácticas realistas aunque no se lanzan bombas. Posteriormente, los aviones podrían realizar un ataque cronometrado con bombas de prácticas sobre un objetivo ya en un polígono. Sin embargo, si el aparato no llega en el tiempo asignado, se le negará la entrada al mismo. Arribar en el momento preciso es una cualidad esencial, especialmente si más de una pareja de aviones llevan a cabo un ataque coordinado, y en las maniobras de la OTAN es habitual que aviones de fuerzas aéreas diferentes operen contra un mismo objetivo. El problema de la precisión del ataque se complica aún más a causa de las fuerzas de defensa aéreas, que deben colocar dos interceptadores en patrulla de combate en algún lugar de la ruta que van seguir los Harrier, listos para caer sobre ellos. Las maniobras de evasión necesarias para salvar los ataques de los cazas deben constar en los cálculos de coordinación de los pilotos.



"Viffing"

El Harrier y su equivalente norteamericano, el AV-8, tienen, al contrario que cualquier otro avión, la posibilidad de orientar el empuje motriz en vuelo para incrementar su maniobrabilidad. La vectorización del empuje en vuelo de traslación o *"viffing"* en inglés, permite una mejora sustancial del radio de viraje en combate aéreo. Proporciona al piloto del Harrier la capacidad de decelerar rápidamente y forzar a su oponente a rebasarlo, así como la de alterar el cabeceo del aparato para alinear los misiles o cañones antes de disparar. Asimismo, ese elemento de impredecibilidad que introduce el *"viffing"* fuerza al oponente del Harrier a adoptar tácticas más defensivas.





Incluso sin el acoso de los interceptadores, la navegación a baja cota es difícil. El sistema de navegación inercial del Harrier y su presentador cartográfico móvil son elementos excelentes, pero relativamente anticuados, con un error habitual de unos 4 km por salida. Sin embargo, este equipo no siempre funcionará bien, por lo que debe aprenderse a navegar con el mapa y el cronómetro, una tarea difícil en un avión que vuela a gran velocidad y a baja cota, y que requiere bastante práctica para dominarla.

En los entrenamientos de combate aéreo se ejercitan tácticas de evasión, pero todas las "interceptaciones hostiles" están planificadas y ordenadas, como factor de seguridad necesario, y sujetas a reglas muy estrictas. En combate aéreo, el Harrier dispone de una ventaja poco corriente cuando se utiliza juiciosamente su capacidad de vectorización del empuje motriz; esta técnica se conoce como *"viffing" (vectoring in forward flight*, o vectorización en vuelo de traslación) y permite al aparato decelerar rápidamente o realizar maniobras de cabeceo que son muy difíciles de contrarrestar para un avión convencional. Esta capacidad supone una diferencia tremenda, como sugiere el jefe de escuadrón Mortimer, una vez el piloto ha aprendido las técnicas básicas de combate aéreo. En su opinión, la técnica más difícil de adquirir es la de evasión a baja cota.

Sin embargo, una vez que se ha producido el encuentro, el Harrier tiene varias posibilidades importantes respecto de un interceptador convencional, además de su capacidad de *"viffing"*. Es un avión pequeño, con un motor que emite poco humo, por lo que es difícil de descubrir. Además, su firma infrarroja es pequeña, y puede reducirse aún más al apartar las toberas de escape del motor en dirección contraria a la de la amenaza, por lo que es muy difícil para el adversario adquirirlo con un misil infrarrojo.

Según el jefe de escuadrón Mortimer, las Malvinas favorecieron el desarrollo actual de la fuerza de Harrier. Por ejemplo, hoy día se les permite volar a cotas "ultrarrasantes" a 45 e incluso 30 m sobre el suelo. Ello es esencial en caso de conflicto, a pesar de que normalmente no se practica e incluso hoy día sólo son posibles en ejercicios especiales. Además, las nuevas armas y equipos de contramedidas electrónicas introducidos durante la guerra de las Malvinas dan al Harrier mayores opciones tácticas. El Sidewinder hace del Harrier un enemigo más temible aún y que los interceptadores deban ser más cautelosos con él. El piloto de Harrier puede confiar en derribar al adversario si consigue mantenerlo centrado. Las lecciones menos tangibles del conflicto de las Malvinas fueron, empero, más difíciles de asumir. En guerra el factor psicológico es muy importante, y el jefe de escuadrón Mortimer opina que las tácticas de la RAF tienden a ignorarla.

Al menos una vez cada 18 meses un grupo de oficiales de la OTAN lleva a cabo un examen de la capacidad combativa del escuadrón. Conocida como *"taceval"* (evaluación táctica), esta valoración se ejecuta en dos fases, la primera de ellas sin que el

Izquierda: un Lightning de la RAF vuela sobre los campos alemanes. Los ejercicios de combate son un elemento valioso del entrenamiento del 1.er Escuadrón, en el que sus Harrier (izquierda) llevan a cabo misiones de ataque al suelo bajo la amenaza de ser interceptados por los Lightning y los Phantom de los escuadrones de defensa aérea. Frente a estos adversarios tan experimentados y duros, los pilotos del 1.° deben esmerarse y recurrir a todas sus cualidades profesionales y a las de su montura.



Izquierda (de arriba a abajo): Un Harrier descarga una bomba de racimo Hunting. Cada contenedor libera 147 bombetas que caen al suelo según un esquema de diseminación predeterminado y alcanzan el objetivo con una capa de fuego explosivo capaz de perforar blindajes pesados. Abajo: Un Harrier GR.Mk 3 dispara una salva de cohetes SNEB. En caso de guerra, los Harrier se desplegarían en emplazamientos de dispersión camuflados (inferior) situados cerca de las fuerzas de primera línea de la OTAN. Se destinaría un equipo de mantenimiento a cada escondite.

escuadrón haya sido advertido. Deben conseguirse unas calificaciones muy altas para satisfacer a tan críticos examinadores y el resultado es un "aprobado" o "suspenso" sin compromisos. El equipo de evaluación llega sin anuncio previo y exige que el escuadrón se ponga en pie de guerra inmediato. Se efectúa un gran número de salidas, con el aeródromo bajo peligro de ataque aéreo, y también debe existir amenaza de contaminación NBQ (nuclear, biológica y química), por lo que todo el personal debe llevar los molestos trajes protectores. En la segunda fase del *"taceval"*, el escuadrón se despliega en Vandel, Dinamarca, donde se realiza una evaluación de cinco días en medio de las condiciones bélicas típicas. La frase "en campaña" tiene un significado especial para los miembros del personal de tierra, quienes recuerdan a Vandel principalmente por su barro. El escuadrón estará sujeto a un ataque aéreo y otro terrestre, y todo el personal deberá combatir a pie para repeler a los intrusos. Las comunicaciones son interferidas para simular las condiciones en campaña y cualquier transmisión que realice el escuadrón será controlada muy de cerca para detectar posibles fallos de seguridad que el enemigo pueda utilizar.

Todos en el 1.er Escuadrón coinciden en que la llegada del Harrier GR.Mk 5 abrirá nuevas perspectivas. Un indicio claro de la tremenda mejora que supone el nuevo Harrier GR.Mk 5 es que tres pilotos experimentados han elegido aspectos diferentes de dichas capacidades a la hora de valorar al nuevo avión. Para el teniente de patrulla Mark Bowman, que espera permanecer en el 1.er Escuadrón por un segundo período después de que sea reequipado, la aviónica moderna es su mayor diferencia, pues permitirá que el piloto se concentre en las decisiones tácticas y olvide ciertas "tareas rutinarias" del vuelo. El jefe de escuadrón Tony Harper opina que lo esencial es el incremento de la capacidad de vuelo nocturno y en malas condiciones atmosféricas, posibles gracias al FLIR (infrarrojo de exploración frontal) del GR.Mk 5, utilizado en conjunción con gafas de visión nocturna, ya que todo ello permite la ampliación de las funciones del escuadrón. Para el jefe de escuadrón Mortimer, la capacidad del GR.Mk 5 de llevar misiles AIM-9L Sidewinder además de toda la carga ofensiva supone una gran diferencia con respecto al Harrier anterior. Sin lugar a dudas, el 1.er Escuadrón se dispone a conseguir otro "primer puesto" en la historia de la RAF, esta vez con el Harrier GR.Mk5.

El nuevo GR.Mk 5 (abajo) ha sido preparado para cubrir las necesidades de la función de apoyo cercano del Harrier en Europa Central. Dos soportes adicionales, que hacen un total de nueve, permiten llevar misiles aire-aire Sidewinder de autodefensa e interceptación, además del armamento de ataque al suelo. Inferior: El jefe de escuadrón Ian Mortimer, que voló en Sea Harrier durante el conflicto de las Malvinas.

DESDE EMPLAZAMIENTOS DISPERSOS

La capacidad del Harrier de operar en prácticamente todos los contextos posibles, lejos de su base habitual, es uno de los rasgos insólitos de este aparato. Sin embargo, se necesita equipo de apoyo adicional y mucho más personal para las operaciones de dispersión, pues en ellas se carece de todas las ventajas del servicio centralizado. Más aún, este tipo de operaciones es muchísimo más complejo que los vuelos desde una base establecida. Por ejemplo el mando, el control y las comunicaciones constituyen un gran problema, pues se precisan muchos kilómetros de cables para enlazar los distintos elementos. A pesar de estos inconvenientes, el resultado final de las operaciones de dispersión es más que provechoso en lo referente a supervivencia y flexibilidad. Los escondites camuflados serán mucho más difíciles de localizar y, por ello, de atacar que un aeródromo convencional y, puesto que el Harrier sólo necesita una distancia mínima para despegar cuando está totalmente cargado, no tendrá que quedarse en tierra por culpa de pistas llenas de cráteres. Los aviones se podrán desplegar cuando se les necesite, independientemente de la disponibilidad de instalaciones aéreas fijas. Cuando el Harrier opera desde la inmediata retaguardia, se puede responder a las peticiones de cobertura aérea igual de rápido con este avión a la espera en tierra y con el piloto preparado en la cabina, que con un aparato convencional ya en el aire. Un piloto puede recibir todas las instrucciones mientras está sentado en la cabina o entre una salida y otra, por medio de un enlace de datos.



Desplegada en bases flotantes, la Fuerza Móvil Fluvial llevó a cabo misiones de exploración y destrucción contra el Viet Cong en el delta del Mekong.

Junio de 1967 supuso el inicio de las operaciones intensivas de la recién formada Fuerza Móvil Fluvial (MRF) para someter al Viet Cong (VC) en el delta del Mekong. El 11 y 12 de junio la Base de la Fuerza Móvil Fluvial (MRB) dejó la zona del estado mayor de la 9.ª División de Infantería, en Dong Tam, y navegó unos 100 km hacia Nha Be, al sudeste de Saigón. Del 13 al 17 de junio, unidades de ataque de la fuerza fluvial operaron en la Zona Especial de Rung Sat (RSSZ) para eliminar de la región a las unidades del VC que amenazaban los suministros destinados a las Zonas Tácticas del III y IV Cuerpos, que pasaban por el canal navegable de Long Mau hacia Saigón. Mientras los comandantes de batallón controlaban la acción en el RSSZ, el alto mando de la brigada y el teniente general W. B. Fulton planearon la siguiente fase, una batida a través de los arrozales del distrito de Can Giouc, al sur de nuestra posición.

Los servicios de información indicaban con gran seguridad que el distrito de Can Giouc era empleado habitualmente por las fuerzas regionales del VC como área de descanso y entrenamiento. La escasez de medios de navegación había resultado una traba para las operaciones de la 9.ª División de Infantería antes de la formación de la MRF, y había sido imposible introducir todos sus efectivos y organizar una búsqueda a gran escala. Sin embargo, ahora tenían los medios para desplazar un gran destaca-

MUERTE EN LOS ARROZALES

mento cerca del área operacional y, puesto que las defensas del VC eran principalmente antiaéreas y habían sido trasladadas tierra adentro, existían muchas posibilidades de que los desembarcos no encontrasen resistencia.

La tarde del 18 de junio, la MRB se desplazó doce kilómetros río abajo hacia un fondeadero situado en la confluencia de los ríos Soi Rap y Van Co, justo delante de un viejo fuerte, reliquia del anterior régimen francés. En el fuerte encontraron una batería de artillería autopropulsada de 155 mm que había sido enviada desde Vung Tau mediante lanchas de desembarco.

Al observar el terreno bajo y húmedo que tenía por delante, Fulton se preocupó por las nuevas condiciones operativas con las que se enfrentarían sus soldados pues, aunque habían sobrevivido con éxito en áreas selváticas, esta falta de cobertura exigía una actuación muy diferente.

Aquella noche, a bordo del buque de mando de la MRF, el USS *Benewah*, comunicó su preocupación a los comandantes de batallón y a los de asalto fluvial de la Armada, que habían subido a bordo para presentar sus planes operacionales a Fulton, al capitán de navío Wade Wells, comandante máximo destacado de la Armada, y al estado mayor conjunto. Tras esta reunión Fulton decidió hacer algo que casi nunca realizó antes o después en estos casos. Optó por ir a cada buque cuartel de los batallones y hablar a los jefes de compañía en presencia de sus superiores. Por lo general, trató con ellos de los mismos puntos que antes, aunque insistió más en la naturaleza del terreno, ya que éste ofrecía amplios sectores de tiro y de gran alcance, además de la posibilidad de bajas excesivas e innecesarias a menos que realizaran las acciones adecuadas. Les advirtió que empleasen formaciones abiertas y que se desplazasen a saltos de abrigo en abrigo, con los exploradores para reconocer el frente y los flancos y advertir antes de que el cuerpo principal efectuase cualquier movimiento.

Por las expresiones que halló en sus rostros, dedujo que aquellos jóvenes capitanes pensaban que haría mejor en ocuparse de sus asuntos. Aquellos hombres tenían tras de sí seis meses de experiencia en com-



La Fuerza Móvil Fluvial se formó específicamente para expulsar al Viet Cong de sus refugios y casamatas en el delta del Mekong. Los hombres de la 9.ª División de Infantería (derecha) eran introducidos en la zona de combate por lanchas de la Armada norteamericana y apoyados por helicópteros Huey (izquierda).

LA FUERZA MÓVIL FLUVIAL

El delta del Mekong, denominado por el Ejército norteamericano Zona Táctica del IV Cuerpo, fue la última de las cuatro áreas tácticas que fueron objeto de un considerable flujo de tropas estadounidenses. Situado al sur de Saigón, se encontraba lejos de las zonas críticas del conflicto con el Ejército norvietnamita (NVA). Sin embargo, en 1966 la creciente actividad del Viet Cong en la zona hacía necesaria una poderosa presencia norteamericana en el Delta si se querían proteger las rutas fluviales hacia Saigón. El Delta, un vasto complejo de ríos, canales, diques y arrozales de profundidad variable según la estación, no ofrecía una base adecuada para la gran fuerza defensiva norteamericana. Por ello, se construyó una base divisional con tierra dragada cerca de My Tho y se la denominó Dong Tam. Mientras tanto, en febrero de 1966 se activaba a la 9.ª División de Infantería en Fort Riley, Kansas, específicamente para operaciones en el Delta. De sus tres brigadas constituyentes se seleccionó a la 2.ª para formar el componente de infantería de la Fuerza Móvil Flotante del delta del Mekong, posteriormente denominada Fuerza Móvil Fluvial (MRF). Ésta, un proyecto conjunto de la Armada y el Ejército norteamericanos, tenía flotillas de buques cuartel, lanchas de desembarco, medios de apoyo y embarcaciones de asalto. Éstas se utilizaron en respaldo de la 2.ª Brigada, que incluía un batallón de artillería y se convirtió en una fuerza de asalto anfibio autosuficiente e independiente en el Delta, transportándola en las operaciones de ataque y suministrándole cobertura con su artillería. La MRF actuó en el Delta desde febrero de 1967 hasta el traspaso gradual de las operaciones fluviales a la Armada survietnamita, en 1970.


Can Giouc
19 de junio de 1967
En junio de 1967, la recién formada Fuerza Móvil Fluvial (MRF) conjunta de la Armada y el Ejército norteamericanos inició una serie de operaciones en las zonas dominadas por el Viet Cong en el delta del Mekong y la Zona Especial de Rung Sat, hacia el sur de la capital survietnamita, Saigón. El 18 de junio, la MRF se trasladó a un nuevo fondeadero en el río Soi Rap, lista para entrar en acción contra las fuerzas del Viet Cong en el distrito de Can Giouc.
TAILANDIA
LAOS
CAMBOYA
Phnom Penh
VIETNAM DEL SUR
Saigón
Vung Tau
Go Cong
Saigón
Song Nha Be
Can Giouc
Nha Be
Ap Bac
Song Rach Cac
ZONA ESPECIAL RUNG SAT
Soi Rap
Dong Son
Vinh Binh
DELTA DEL MEKONG
Mekong
Fuerza Móvil Fluvial
19 junio, 10,00 Una fuerza del Viet Cong, del tamaño de un batallón, es descubierta cerca del Objetivo 20. Las fuerzas de la MRF zarpan en lanchas y helicópteros, y convergen en posiciones del VC.
11,50 Mientras las compañías del 47.º Regimiento de Infantería convergen sobre él, el Viet Cong abre fuego.
PCF-23
Cía A 3/47
hacia Can Giouc
Vinh Tay
Cía B 4/47
Vinh Thanh
Cía B 3/47
Ap Dong An
Cía A 4/47
Rach Vang
Ap Tan Hoa
3/47
3/47
Ap Bac
Ap Dong Binh
2/46
Ap Tan Trung
Ruta 229
Rach Giong Ong
Song Rach Cac
Ruta 230
Cía C 3/47
Base de la Fuerza Móvil Fluvial
Song Rach Cat
3/34 Base "Rayos X" de fuego de apoyo
Aproximación
Con el apoyo de artillería, cañones navales y sus ataques aéreos, la infantería de la MRF se acerca pero, al amparo de la oscuridad, se desplaza hacia el sur. Las fuerzas de la MRF se preparan para reanudar el combate por la mañana.
Can Giouc
20-21 junio 1967
El 20 de junio de 1967, las tropas del 47.º Regimiento de Infantería se lanzaron en persecución de una gran fuerza del Viet Cong observada la jornada anterior. A la mañana siguiente, se había tomado un cuartel general del Viet Cong y el 5.º Batallón Nha Be había sido eliminado.
Claves
Posiciones del Viet Cong
Fuerzas de EE UU
3/47 Batallones de EE UU
Objetivos de EE UU
Vuelta al combate
20 junio Al amanecer, la infantería de la MRF sale en persecución del enemigo y encuentra grupos aislados mientras el día avanza 17,00 Todas las compañías de la MRF están en torno al grupo principal del Viet Cong.
hacia Can Giouc
Ap Tan Hoa
Cía A
Ap Bac
Cía B 3/47
Cía C 3/47
Ap Dong Bing
2/46
Ruta 229
Cía A 3/47
Song Rach Cac
Rach Giong Ong
Ap Tan Trung
Base de la Fuerza Móvil Fluvial
2/60
2/60
Ruta 230
Song Rach Cat
Base "Rayos X" de fuego de apoyo
El enemigo, rodeado
20/21 junio El abastecimiento y la evacuación de víctimas se lleva a cabo durante la noche. Al amanecer, la Compañía B del 3/47 embiste a través de la posición enemiga sin encontrar resistencia. Las fuerzas de la MRF continúan las operaciones contra grupos aislados del Viet Cong.



Abajo: El delta del Mekong es uno de los peores terrenos para la guerra de infantería moderna. Los blocaos del VC, normalmente camuflados en cabañas, cubrían zonas de fuego muy amplias sobre los inundados arrozales. Abajo, derecha: Un tripulante de una PBR (patrullera fluvial) refleja la tensión causada por la vigilancia constante necesaria en los canales.

bate y algunos de ellos no encajaron bien su intervención. Entonces les hizo saber que respetaba su experiencia, aunque les recordó que él ya había combatido en dos guerras antes de aquella y que harían bien en dedicarle su atención. Tras repetir el análisis de la táctica, intuyó que les sería muy útil al día siguiente; Fulton estaba seguro de que habían aceptado plenamente sus consejos. Sólo una compañía, según pudo comprobarse después, no hizo caso de las advertencias y sufrió un número desastroso de bajas.

El plan de ataque exigía una batida de norte a sur. Para la fuerza de bloqueo en el sector meridional, Fulton tenía bajo su mando el 2.º Batallón del 46.º Regimiento del ARVN (Ejército de la República de Vietnam del Sur). Acordó con el capitán de navío Wells que las lanchas de asalto subirían sólo por aquellos ríos y arroyos que fuesen lo suficientemente anchos para permitir viradas de 180 grados. Las embarcaciones entrarían en los canales mientras subiese la marea, con lo que se conseguiría mayor velocidad y más tiempo de marea alta.

Los métodos de mando que Fulton pensaba emplear habían sido desarrollados durante los seis meses anteriores de operaciones con la 9.ª División de Infantería. Mediante la partición del área de combate en una gran cantidad de objetivos inmediatos, líneas

DISTRITO DE CAN GIOUC

Cuando las embarcaciones de la Fuerza Móvil Fluvial se acercaban al Distrito Can Giouc, situado en la parte oriental de la provincia de Long An, para iniciar las operaciones de junio de 1967, se encontraron con un terreno muy distinto al que estaban acostumbrados en Vietnam. Rodeado de grandes ríos, este territorio bajo contenía una red extremadamente buena de canales navegables que permitían a las pequeñas lanchas de asalto penetrar hasta el corazón de la región. Sin embargo, era una zona dedicada principalmente al cultivo de arroz y las mareas inundaban los arrozales hasta medio metro de altura. Aunque el distrito de Can Giouc se prestaba muy bien a las operaciones fluviales en lo referente al transporte, no era el más ideal para conseguir expulsar a un enemigo bien apostado. La 2.ª Brigada de la fuerza había combatido en las junglas de la provincia de Bien Hoa, en la Zona Especial de Rung Sat, en los huertos frutales y densas malezas de Dinh Tuong y en las provincias septentrionales de Kien Hoa, pero aquí había amplias extensiones abiertas de arrozales, separadas sólo por aislados pedazos de vegetación y líneas dispersas de palmeras. Las zonas abiertas proporcionaban al Viet Cong buena observación y campos de tiro casi ilimitados desde aldeas situadas en terrenos construidos artificialmente.

La única cobertura la constituían las orillas de los arroyos y los diques intermitentes que separaban los arrozales. Así, una vez que desembarcaban de sus lanchas de asalto, sólo la mejor coordinación en los procedimientos de tiro y movimiento proporcionaban a las unidades atacantes un paso seguro a través de los campos.



de fase y zonas, los norteamericanos podían cambiar rápidamente de dirección y de límites de navegación. Se podía establecer el control operacional de las compañías de infantería entre los comandantes de batallón y sus acciones se podían coordinar con todo tipo de fuego de apoyo, requisito imprescindible cuando se lucha de cerca con un enemigo bien apostado. Así, una simple comunicación por radio podía cambiar el curso de toda una batalla al reducir drásticamente la cantidad de órdenes complementarias que se daban a los elementos individuales de la fuerza de combate.

La misma noche, la Fuerza Móvil Fluvial envió cinco compañías de infantería al área en lanchas de asalto. Pertenecían a los 3.er y 4.º Batallones del 47.º Regimiento de Infantería (3/47.º y 4/47.º) de la 2.ª Brigada. La reserva de la brigada, la Compañía C (3/47.º), al mando del capitán Ron Menner, navegaría hasta la Base de Fuego de Apoyo *Whiskey*, situada en el fuerte francés. Este lugar ofrecía también un helipuerto natural por si hacía falta una reacción rápida. También con la ayuda de la oscuridad se recogió al 2.º Batallón del 46.º ARVN, según lo programado, con embarcaciones de asalto de la Armada y se le trasladó a unas posiciones desde las que se cubrían los objetivos para después establecer una línea de bloqueo cerca del pueblo abandonado de Ap Bac, orientado hacia el este. Además, el Equipo Móvil de Asuntos Civiles e Información de la MRF ya operaba en Can Giouc, donde recogía datos sobre las fuerzas del VC en el área y sus posiciones.

La mañana del 19 de junio amaneció luminosa y despejada, y el avance de la brigada por los canales se desarrollaba tranquilamente. Sobre las 10,00 horas, el helicóptero de mando de Fulton recibió información sobre la situación de una fuerza de nivel de batallón del VC en las cercanías del Objetivo 20, que quedaba al este de las posiciones del batallón del ARNV junto a la Ruta 230, cerca de Ap Bac. Inmediatamente Fulton decidió que actuase la reserva de la brigada, la Compañía C (3/47.º), que llegaría por aire a una zona de aterrizaje al sur del Objetivo 21. Desde allí, exploraría por el noreste en dirección al enemigo. Ya que la Compañía A del 4/47.º había desembarcado cerca del Objetivo 14, lo siguiente consistiría en su avance por el sur hacia el Objetivo 18 y el establecimiento de un bloqueo junto a la orilla de un arroyo situado al norte del Objetivo 20. Fulton dio el control operacional de la Compañía C al teniente coronel Guy Tutwiler, comandante del 4.º Batallón, que ya dirigía la compañía por el este en lanchones de asalto. El comandante H. Glen Penny, el activo jefe del batallón 3/47.º, recibió instrucciones para dirigir las dos compañías restantes del 3.er Batallón, A y B, por el sur, para una posible actuación. Gracias a estos métodos de operación, sólo se tardó unos pocos minutos en poner en marcha este plan de acción.

Izquierda: Este soldado, que sostiene por encima de su cabeza un fusil de asalto M16 y un equipo de radio, vadea un curso de agua en el distrito de Can Giouc. El flujo de la marea era una constante en las operaciones del Delta.

La Compañía A descubrió varias minas Claymore colgadas de árboles

A las 11,05 horas, la compañía de reserva de Tutwiler ya estaba en posición y avanzaba por el noreste. A las 11,35 la Compañía C del 4/47.º había desembarcado en una cabeza de playa al este del Objetivo 20. Fulton vio que marchaban hacia los elementos avanzados de las posiciones de bloqueo del 2/46.º del ARVN y ordenó a los infantes sudvietnamitas que no disparasen.

Pronto se hizo evidente que se había perdido la posición enemiga. Elementos de la Compañía C del 3/47.º y la homónima del 4.º Batallón se reunieron tras rebasar el Objetivo 21 y acercarse al Objetivo 20. A las 11,50 horas, la Compañía C del 4/47.º avanzaba hacia la orilla del río cuando el enemigo abrió fuego a través de aquél con un arma automática, lo que causó algunas bajas y la muerte del teniente Schulman, jefe de la sección de apoyo, que acababa de desembarcar.

Al mismo tiempo, la Compañía A del 4.º Batallón avanzaba para bloquear el Objetivo 18 y dio con varias minas Claymore colgadas de árboles. A pesar de los consejos de Fulton del día anterior referentes al envío de exploradores lo suficientemente avanzados, las dos secciones delanteras iban en línea y a menos de 100 m por detrás de sus elementos de reconocimiento. Para empeorar la cosa, todos los elementos de la compañía estaban demasiado cerca de las cabañas y de las palmeras de nipa que constituían el Objetivo 18. En el preciso momento en que los elementos de exploración dieron la alarma, los VC abrieron fuego con unas seis ametralladoras de 7,6 mm y muchas armas automáticas. Este fuego, su-



mado a la detonación de las minas Claymore, causó considerables bajas en la Compañía A. Su capitán, Bob Reeves, intentó mover su 1.ª Sección por la derecha para flanquear la posición del enemigo. Al intentarlo, la acción de la 1.ª Sección se convirtió en un ataque frontal contra una posición en forma de "L" y bien organizada y fortificada. La compañía era tiroteada en todo su frente y en ambos flancos desde posiciones que facilitaban un fuego cruzado casi perfecto. Reeves había perdido a todos sus jefes de sección desde el comienzo del tiroteo y, para complicar la situación, uno de los operadores de radio de sección herido o muerto, tenía constantemente conectado el transmisor, por lo que Reeves era incapaz de comunicar con ninguna de sus secciones por la red de mando de la compañía.

Izquierda: Los ataques con cohetes de los helicópteros artillados de cobertura fueron de inestimable valor para el elemento terrestre de la Fuerza Móvil Fluvial. Al carecer con frecuencia de un apoyo adecuado para maniobrar, las tropas se veían obligadas a depender de la artillería o de los ataques con cohetes para solucionar las situaciones frente al VC.



Abajo: Amanece y un lanchón de transporte acorazado navega en dirección a Can Giuoc frente a una costa velada por la neblina.

Desde su helicóptero de mando y control, Fulton ordenó a Tutwiler que utilizase inmediatamente la artillería. Esto llevó más tiempo de lo normal debido a la dificultad para localizar la situación exacta de los elementos de la Compañía A. Mientras Reeves intentaba replegar los hombres que le quedaban para formar un grupo organizado, se consiguió por fin centrar una considerable cantidad de piezas de artillería sobre las posiciones enemigas a las 12,00 horas, lo que ayudó a amortiguar el fuego enemigo contra Reeves y sus hombres. Se pudo por fin colocar disparos de 105 mm a 25 m y de 155 mm a 50 m de las unidades propias sin causarles bajas. Mientras el fuego de artillería reducía al enemigo, se llevaron a cabo tres salidas de evacuación de bajas con helicópteros para la Compañía A, pero las otras se tuvieron que suspender a causa del intenso fuego de 7,6 mm y la pérdida de dos helicópteros en la rivera opuesta del río, en las cercanías del Objetivo 20. Por entonces, el empleo de la radio y los paneles de reconocimiento ayudó a determinar con precisión la posición de las unidades de la Compañía A y se comenzaron a realizar ataques aéreos con bombas de 340 kg a 75 m de las secciones avanzadas. Todo este fuego era coordinado por observadores artilleros en tierra y en el aire y por controladores aéreos de la USAF. La cobertura, corría a cargo de helicópteros artillados, además del fuego naval procedente del río.

El coronel Tutwiler envió inmediatamente la Compañía B del 4.º Batallón, que había avanzado por el flanco derecho del batallón hacia la zona situada detrás de la Compañía A, para suministrar fuego de cobertura y ayuda en la evacuación médica. Ordenó



a la Compañía C del 4/47.° subir por la orilla del río a lo largo del dique del lado sur situado frente a las posiciones enemigas y mantener el contacto mientras él movía la Compañía C del 3/47.° por el norte a través del arroyo situado más al oeste, con instrucciones de abrirse camino por el este y combatir contra el flanco derecho de las posiciones enemigas.

Conjuntamente con este movimiento de flanqueo, Fulton ordenó al comandante Penny que enviase sus Compañías A y B urgentemente hacia el sudeste para enlazar con la Compañía C del 3/47.°, que por entonces vadeaba el río en dirección al Objetivo 17. Los movimientos eran difíciles debido a que la marea comenzaba a inundar la mayor parte de la zona hasta medio metro de agua. A las 15,45 horas Penny había reasumido el control operacional de su Compañía C y se ordenó que la "A" se desplazase a una posición de bloqueo justo al sur del Objetivo 15. La Compañía B del 3/47.° se uniría a la "C" para realizar este ataque.

Pronto las Compañías B y C del 3/47.° estaban listas para iniciar su asalto. Recibieron instrucciones para que la seguridad prevaleciera sobre la velocidad y para que efectuasen reconocimientos por el fuego. Entonces, precedidas por una cortina artillera que avanzaba de posición en posición por delante de los soldados de vanguardia, las compañías se desplazaron de dique en dique, esperaban mientras la artillería alcanzaba la línea del dique situado en frente y, después, avanzaban. Como todas las posiciones resultaron estar abandonadas se supuso que la serie de acciones precedentes había empujado al VC hacia el sur, posiblemente hacia una zona de reunión.

Los monitores y transportes de la Armada subían y bajaban por el río para disparar contra las casamatas enemigas

El ataque coordinado de las Compañías B y C del 3/47.° continuó hasta las 20,00 horas. Entonces se decidió reabastecer y controlar la zona de batalla. Se iluminaron todas las posiciones sospechosas, mientras los helicópteros traían cargamentos nocturnos de munición, agua y raciones de combate para el día siguiente. Los muertos y los heridos de gravedad fueron evacuados en los mismos helicópteros.

Mientras tanto, compañías del 4.° Batallón del 47.° de Infantería, habían encontrado una línea de casamatas del VC muy bien defendida. La Compañía C había iniciado la destrucción sistemática de la línea,



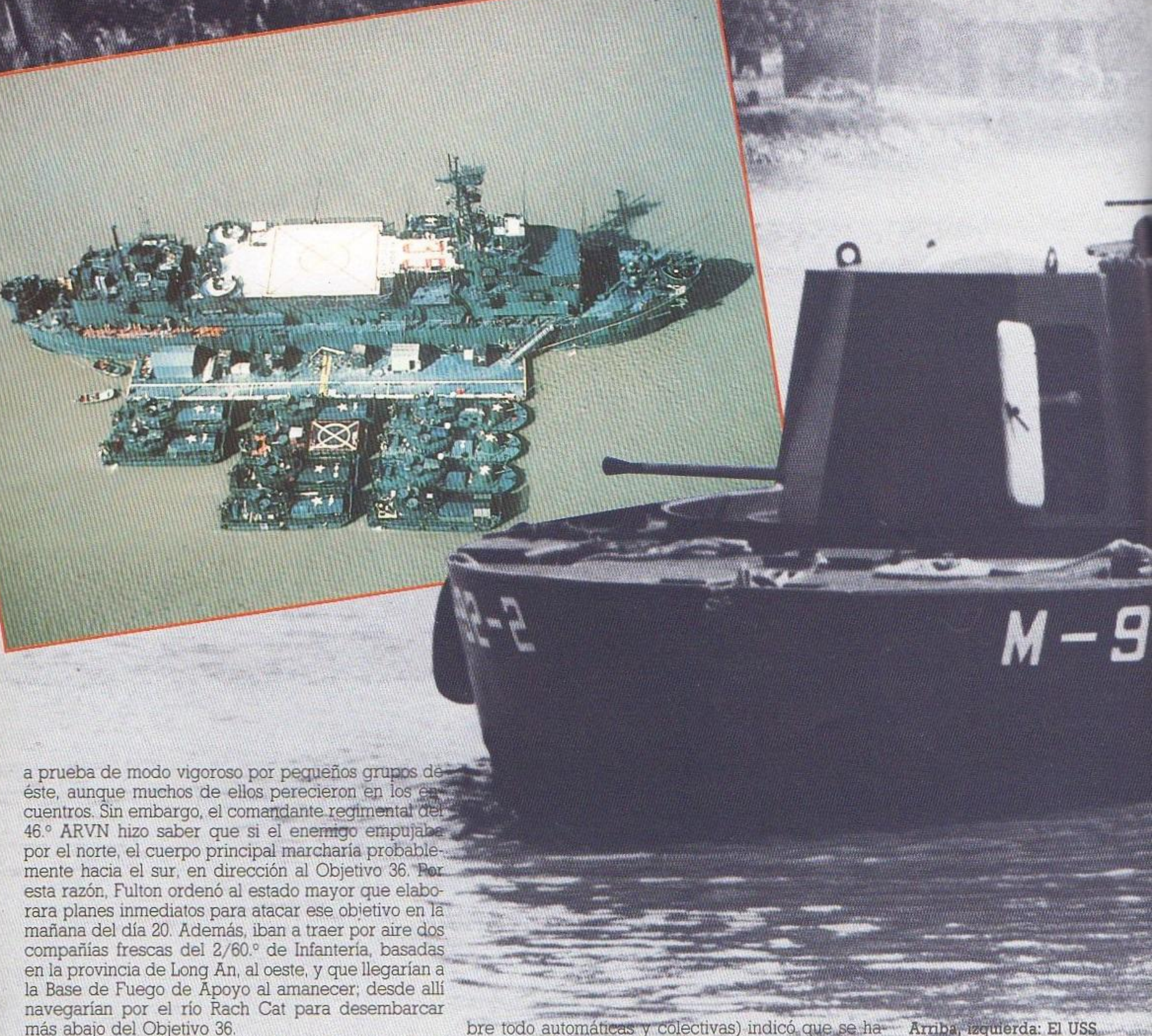
con cañones sin retroceso de 90 mm y el fuego de apoyo directo de los monitores y ATC (transportes de tropas acorazadas) de la Armada, que subían y bajaban por el arroyo para lanzar su fuego de 20 y 40 mm.

Arriba: Desde su helicóptero de mando y control, el general Fulton coordina sus unidades. Izquierda: Un infante de la 9.ª División en campaña. Arriba, izquierda: Los Huey artillados sobrevuelan los canales mientras que (interior) dos aviones OV-10 Bronco, armados con cohetes Zuni, buscan blancos de fortuna. Extremo izquierdo: Guerrilleros del Viet Cong.

A las 20,00 horas Fulton calculó que ya habían causado un daño considerable al enemigo con los asaltos dobles de las Compañías de fusileros del 3.er y 4.º Batallones del 47.º de Infantería y con el fuego combinado de la artillería, las piezas navales, los helicópteros artillados y los ataques aéreos, que continuaron todos ellos después del anochecer. La Compañía A del 4/47.º había sufrido numerosas bajas inútiles, sobre todo casi 40 muertos. Se tuvo que cuidar de esta compañía durante la noche, sobre todo para asistir a los heridos, pues no se les había podido evacuar durante el día a causa del intenso fuego enemigo. Muchos de los que habían sido heridos lejos del río y del arroyo situado a la derecha de la zona de la compañía tuvieron que permanecer en el agua hasta la noche y varios se desangraron hasta morir. Algunos de los más afortunados fueron evacuados en botes neumáticos y en embarcaciones de la Armada a lo largo del río.

La segunda misión consistía en intentar mantener al enemigo en sus posiciones actuales hasta que se pudiese acabar con él al día siguiente. Esto era lo más difícil, a causa de los numerosos ríos y arroyos y por el hecho de que no había modo de mantener juntas las unidades para formar un perímetro continuo. Se emplearon grandes cantidades de proyectiles iluminantes, tanto de la artillería como de los cañoneros C-47 de la USAF que permanecían sobre la zona de operaciones para dar cobertura, si fuera necesaria.

A causa de las pérdidas sufridas por la brigada al intentar acercarse al enemigo, Fulton sabía que sus superiores estarían pendientes de las operaciones del día siguiente. Era consciente de que tendría que desembarcar unidades cerca de esa fuerza enemiga, de tamaño próximo al batallón. También sabía que si el enemigo conseguía escabullirse poco a poco, no iba a llegar muy lejos. A las 23,00 horas, las unidades situadas al norte de la posición del VC fueron puestas



a prueba de modo vigoroso por pequeños grupos de éste, aunque muchos de ellos perecieron en los encuentros. Sin embargo, el comandante regimental del 46.° ARVN hizo saber que si el enemigo empujaba por el norte, el cuerpo principal marcharía probablemente hacia el sur, en dirección al Objetivo 36. Por esta razón, Fulton ordenó al estado mayor que elaborara planes inmediatos para atacar ese objetivo en la mañana del día 20. Además, iban a traer por aire dos compañías frescas del 2/60.° de Infantería, basadas en la provincia de Long An, al oeste, y que llegarían a la Base de Fuego de Apoyo al amanecer; desde allí navegarían por el río Rach Cat para desembarcar más abajo del Objetivo 36.

Mientras tanto, la Compañía B del 3/47.° informó sobre la falta de actividad durante las horas de oscuridad. La Compañía C del 3/47.° fue objeto de ataques periódicos de patrullas y fuego de armas portátiles hasta la medianoche. Ésta respondió con proyectiles Beehive disparados con cañones sin retroceso de 90 mm; cada proyectil contenía unas 8 000 letales *flechettes*. La Compañía A del 3/47.°, apostada en posiciones de bloqueo en tres pequeños canales de norte a sur, informó sobre intentos periódicos de algunos guerrilleros de huir hacia el Norte. Mataron a tres VC con fuego de armas portátiles durante la noche y lanzaron granadas de impacto en los arroyos a intervalos caprichosos.

Justo antes de las primeras luces del día, los helicópteros trajeron desayunos calientes para las tres compañías de fusileros y se llevaron todo el equipo innecesario. Poco después del amanecer, se ordenó a las Compañías B y C peinar el campo de batalla desde su frente (al este) y detenerse como máximo a 100 m de las posiciones ocupadas por la Compañía A del 4/47.°. No se realizó ningún esfuerzo para despejar con fuego u otro medio las posiciones enemigas bloqueadas. La cantidad de armas encontradas (sobre todo automáticas y colectivas) indicó que se había diezmado a un batallón local. Las unidades del VC atrapadas en esa posición se dispersaron en grupos pequeños e individualmente para abrirse camino fuera de la zona. Sin embargo, el enemigo demostró ser altamente disciplinado en la evacuación de heridos, armas y muertos, en este orden.

Se había emplazado una ametralladora en la abertura de un "agujero de araña" del VC ocupado durante la noche

Al considerarse que la mayoría de los huidos habían atravesado la zona situada al oeste del Objetivo 20 y hacia el sur, se ordenó al 3.er Batallón del 47.° de Infantería explorar en aquella dirección. Se dispuso que la Compañía B del 3/47.° saliese de la zona de batalla al sudoeste del Objetivo 19 y de allí al sur, paralelamente a unos 200 m al este de la Ruta 230. Se asignó a la Compañía C del 3/47.° un eje a través de los Objetivos 20, 33 y 34. La Compañía A del 3/47.° estaba en reserva para seguir a la "B" a través de los Objetivos 19, 20 y 21, en este orden.

Arriba, izquierda: El USS *Benewah*, un barco de la II Guerra Mundial convertido, fue uno de los elementos nodriza de la Fuerza Móvil Fluvial y actuó como buque cuartel y unidad insignia de mando. Amarrados a su muelle flotante están tres monitores (con torres de proa) y seis ATC. La décima embarcación es un ATC(H), o sea, equipado con una cubierta de apontaje de helicópteros. Arriba: Un monitor apunta su formidable armamento, incluido su cañón delantero de 40 mm, contra un punto fuerte enemigo en la orilla.

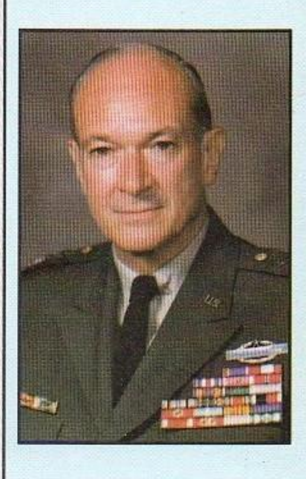
A media mañana del 20 de junio, salieron las Compañías B y C por sus ejes asignados. La "A" del 3/47.º, que consolidaba su posición y se preparaba para seguir a la Compañía B, descubrió que se había emplazado una ametralladora en la abertura de un "agujero de araña" del VC ocupado durante la noche. Mientras esperaban para salir se dedicaron a explorar la zona y encontraron más "agujeros de araña" pero sin guerrilleros.

Las Compañías B y C del 3/47.º siguieron en sus ejes respectivos, y buscaron con cuidado y se movieron lentamente; ambas informaron sobre algunas señales de actividad en la zona y sobre viviendas vacías. La ausencia de civiles indicaba la presencia del VC en el área. La población no temía a ninguno de los bandos por separado, pero no quería permanecer en medio de ambos. Con cuidado, los aviones realizaron reconocimientos a baja cota por delante de las compañías en direcciones e intervalos elegidos al azar.

El reconocimiento aéreo señaló actividad reciente en una vieja plantación situada justo al norte del Objetivo 36 y en un afluente del Rach Gion Ong. Aunque no había signos de vida en aquel momento, las trazas indicaban una actividad muy reciente. Aunque la mayoría de los canales y líneas de arroyos en este sector del Delta estaban fortificados con casamatas y trincheras en una época u otra, había muchas huellas recientes en el barro de los arrozales y montones de barro fresco en las acequias.

A pesar de la batalla del día anterior, este día fue distinto. La población local fue detenida pacíficamente y se prohibió el reconocimiento mediante el fuego.

Se alertó a las Compañías B y C del 3/47.º sobre una localización sospechosa y para que se movieran con más cuidado mientras cruzaban la Ruta 229 (este-oeste) y se acercaban al Rach Giong Ong. La Compañía C avanzó directamente hacia la posición con el fin de ocupar la última posición cubierta y escondida en la zona sospechosa. Después estarían en posición de desarrollar la situación. Mientras alcanzaban un canal con palmeras de nipa, el capitán Menner, jefe de la Compañía C, informó que podía ver los emplazamientos a unos 100 m más adelante, pero que no podía decir si estaban o no ocupados. En aquel momento, un hombre de la Compañía C se vio obligado a disparar a un búfalo de agua que cargó contra él. Al hacerlo, brotó fuego automático del frente de la zona sospechosa. Pronto cambiaron las reglas del combate y la artillería y los ataques aéreos comenzaron inmediatamente. En poco tiempo había un controlador aéreo sobre el área y no faltó el fuego de artillería y



TENIENTE GENERAL WILLIAM B. FULTON

William B. Fulton se graduó como alférez en el Ejército norteamericano dentro del Programa ROTC de la Universidad de California, en Berkeley, en mayo de 1942. Durante la II Guerra Mundial dirigió una compañía de fusileros de la 91.ª División de Infantería y combatió en Italia desde 1944 hasta el cese de las hostilidades en 1945. Durante la guerra de Corea sirvió como oficial de planificación del estado mayor del Cuartel General Avanzado de las Fuerzas Armadas en Extremo Oriente. Al formarse la 9.ª División de Infantería a comienzos de 1966, Fulton creó y entrenó la 2.ª Brigada. En enero de 1967, ésta entró en combate y progatonizó duras refriegas en la región del delta del Mekong. En junio de 1967, la brigada y sus tres batallones de infantería se unieron a la Fuerza Operacional 117 de la Armada para formar la MRF. Tras dirigir la 2.ª Brigada durante 20 meses, Fulton fue nombrado comandante adjunto de la 9.ª División de Infantería, en la que siguió supervisando las operaciones de la MRF, además de aquellas de la 3.ª Brigada de la división, que también actuaba en la zona del delta del Mekong. En 1972 y como general de división tuvo el privilegio de reactivar y entrenar a la nueva 9.ª División de Infantería en Fort Lewis, Washington, donde aún es una unidad regular del Ejército. Tras 35 años como militar profesional, Fulton terminó su carrera como jefe del Estado Mayor del Ejército en Washington, en 1977.



Arriba: Un convoy de la Fuerza Móvil Fluvial, compuesto por un monitor y varios transportes de tropas, navega río abajo tras una serie de misiones de búsqueda y destrucción cerca de Saigón. La introducción de flotillas bien armadas y compuestas por embarcaciones de poco calado fue para los norteamericanos la solución que necesitaban para destruir las guerrillas comunistas en el laberinto de canales del delta del Mekong. Las tácticas desarrolladas, en las que las batidas de infantería en sectores designados estaban coordinadas con maniobras navales para bloquear todas las salidas a lo largo de los ríos, hacían extremadamente difícil para el Viet Cong escapar a la aniquilación.

siete patrullas de F-100 esperaban para iniciar sus pasadas de bombardeo.

Se ordenó a la Compañía B del 3/47.° continuar su avance hacia el sur, en dirección al Rach Giong Ong, y después seguir por el este hasta establecer contacto y enlazar con la Compañía C. Se suministró transporte aéreo con helicópteros para trasladar a la Compañía A del 3/47.° a una posición al noreste del Objetivo 36, desde donde se le ordenó marchar por el oeste y enlazar con la Compañía C. Mientras, Fulton había puesto una compañía de refuerzo del 2/60.° al sur del Rach Giong Ong, con la misión de bloquear cualquier movimiento hacia el sur.

La Compañía B del 3/47.° informó sobre fuego periódico de francotiradores y tuvo que despejar algunas concentraciones de trampas mientras avanzaba por el este. La Compañía A del 3/47.° recibió fuego de francotiradores en su zona de desembarco mientras se colocaba en posición al sur del río, pero informó de la eliminación de varios guerrilleros que intentaban huir hacia el sur a través del río.

A las 17,00 horas, todas las compañías estaban en posición y unidas por sus flancos. La aviación, la artillería y los helicópteros habían disparado sobre las posiciones del VC alternativa y continuamente durante casi dos horas. Los cohetes y las bombas de *napalm* habían destruido prácticamente toda la vegetación en el perímetro. Desde entonces y hasta el anochecer se intentó hacer avanzar a la Compañía A al oeste y a la "B" al este, pero cada vez que se detenía el fuego de artillería y la infantería iniciaba el avance, el volumen de fuego automático del VC era tan intenso que resultaba imposible dar un paso sin sufrir bajas. Esta situación continuó hasta después del anochecer. Entonces se decidió mantener las posiciones durante la noche y disparar con la artillería sobre la zona del VC de modo intermitente. El reabastecimiento y la evacuación rutinaria de heridos se efectuó durante la noche.

Al amanecer del 21 de junio, la Compañía B del 3/47.° peinó la zona de oeste a este y no encontró ni un guerrillero vivo. Las huellas indicaban que los supervivientes habían huido río abajo hacia el sudeste. Los documentos, material y armas hallados señalaban que esta posición había estado ocupada por un cuartel general y elementos de combate del VC.

Por la mañana temprano, Fulton llevó su grupo de mando y control aerotransportado a efectuar un reconocimiento aéreo. Al salir de la zona del Objetivo 36, pudo ver huellas convergentes en el barro, dejadas por la marea en retirada. En una rápida estimación, calculó que menos de 100 guerrilleros habían huido de la posición. Entonces ordenó a elementos del 4/47.° y del 3/47.° organizar batidas a lo largo de los arroyos para encontrar a los restos del enemigo.

Durante los días siguientes, unidades de la 2.ª Brigada dirigieron continuas operaciones con unidades fluviales y aerotransportadas contra posiciones sospechosas por toda la zona. Se capturaron o eliminaron numerosos grupos pequeños y elementos aislados del 5.° Batallón Nha Be y se encontraron varios escondrijos de armas. Las evidencias y los interrogatorios de prisioneros indicaron que el 5.° Batallón Nha Be había sido destruido entre el 19 y el 20 de junio. Sus supervivientes recibieron instrucciones de esconder las armas y evitar ser capturados.

Según el cálculo de bajas enemigas, se habían eliminado unos 250 guerrilleros en este corto período. Al capturar una gran cantidad de hombres heridos, se había eliminado efectivamente el 5.° Batallón Nha Be como formación de combate. Además, una gran cantidad de personal de seis compañías de distrito había estado entrenándose bajo la protección del batallón local del VC en el momento en que fueron atacados en la mañana del 19, con lo que también sufrieron bajas.

En los dos meses siguientes, la Fuerza Móvil Fluvial volvió de vez en cuando a Can Giouc para cazar guerrilleros. El 1 de setiembre, la zona era pacificada y devuelta progresivamente al control de Vietnam del Sur, lo que permitió a la MRF introducirse más aún en el Delta, en busca de presas mayores, lo que se hizo otras veces y con éxito.



CAZACARROS WITTMANN

SCHWERE SS-PANZER ABTEILUNG 101

Cuando el carro de combate de 57 toneladas PzKpfw VI Tiger entró en servicio, en 1943, era tan potente que se formaron batallones especiales de carros *schwere* (pesados) para conseguir un máximo impacto en el campo de batalla. En las *Waffen SS*, éstos tomaron la forma de *abteilungen* especiales adscritos al estado mayor del cuerpo, a disposición de su comandante para operaciones en una amplia zona. En el verano de 1943 se creó el I Cuerpo *Panzer* de las SS con la División *Panzer Leibstandarte* Adolf Hitler (que combatía en la URSS) y la 12.ª División *Panzer Hitlerjugend* (formada en Bélgica): se les sumó el *schwere SS -Panzer Abteilung* 101, equipado con Tiger Ausf E. El *Abteilung* 101 se componía de una compañía de plana y tres de combate con Tiger, cada una formada en teoría por 14 carros, y tenía su propia defensa antiaérea compuesta por tres semiorugas SdKfz 7/1 con montajes cuádruples de 20 mm. En junio de 1944 la unidad tenía 37 Tiger y estaba a las órdenes del *obersturmbannführer* von Westernhagen: la 2.ª Compañía estaba mandada por el legendario *obersturmführer* Michael Wittmann, con 117 carros de combates enemigos destruidos en su haber. En su avance de Beauvaus a Normandía, la unidad fue atacada por la aviación aliada mientras atravesaba París, y llegó al campo de batalla el 12 de junio. Después de Villers-Bocage, los Tiger continuaron en Normandía y combatieron en Cintheaux y Falaise. En octubre de 1944, la unidad fue rebautizada *schwere SS-Panzer Abteilung* 501.

Página anterior: El *obersturmführer* de la SS Michael Wittmann (derecha). Tomada antes de su ascenso, esta fotografía muestra a Wittman con el *Leibstandarte* Adolf Hitler en la bocamanga. Después de atravesar Morgny (arriba), los comandantes carristas del *Abteilung* 101 discuten las tácticas de combate (izquierda).

En junio de 1944 el capitán carrista Michael Wittmann frustró el intento aliado de flanquear Caen.

El carro Cromwell avanzó cautelosamente por la calle, sembrada de escombros, con sus cinco tripulantes en tensión y atentos por si aparecía alguna presa. De repente, vieron un carro Tiger que avanzaba hacia ellos. Apresuradamente, el jefe del Cromwell, el capitán Pat Dyas, ordenó al tirador que abriera fuego con el cañón principal, de 75 mm. Éste disparó en rápida sucesión dos proyectiles, que explosionaron inofensivamente contra el blindaje frontal del Tiger. Un sólo disparo del cañón de 88 mm del carro alemán bastó para romper las cadenas del Cromwell. A medida que los tripulantes británicos abandonaban su carro, cayeron en un inmisericorde fuego de ametralladora. Herido, Dyas pudo salirse del campo de tiro del Tiger, que pasó de largo.

Eran poco más de las 08,30 horas del 13 de junio de 1944, y el Cromwell, uno de los cuatro pertenecientes a la plana regimental del 4.º *Yeomanry* Condado de Londres (CLY), había sido víctima de uno de los mayores "ases" de carros de todos los tiempos, el *obersturmführer* (teniente) Michael Wittmann, comandante de la 2.ª Compañía del *schwere SS-Panzer Abteilung* 101 (batallón de carros pesados de las SS). Esta unidad pertenecía al I Cuerpo Panzer de las SS y su actuación el 13 de junio, en el pueblo normando de Villers-Bocage, dio lugar a uno de los encuentros más dramáticos entre carros de combate de toda la Segunda Guerra Mundial. Hacia finales de la mañana, una parte sustancial del 4.º CLY había dejado de existir y, aunque la compañía de Wittmann también quedó virtualmente diezmada, los alemanes habían conseguido detener el avance británico que amenazaba con flanquear Caen.

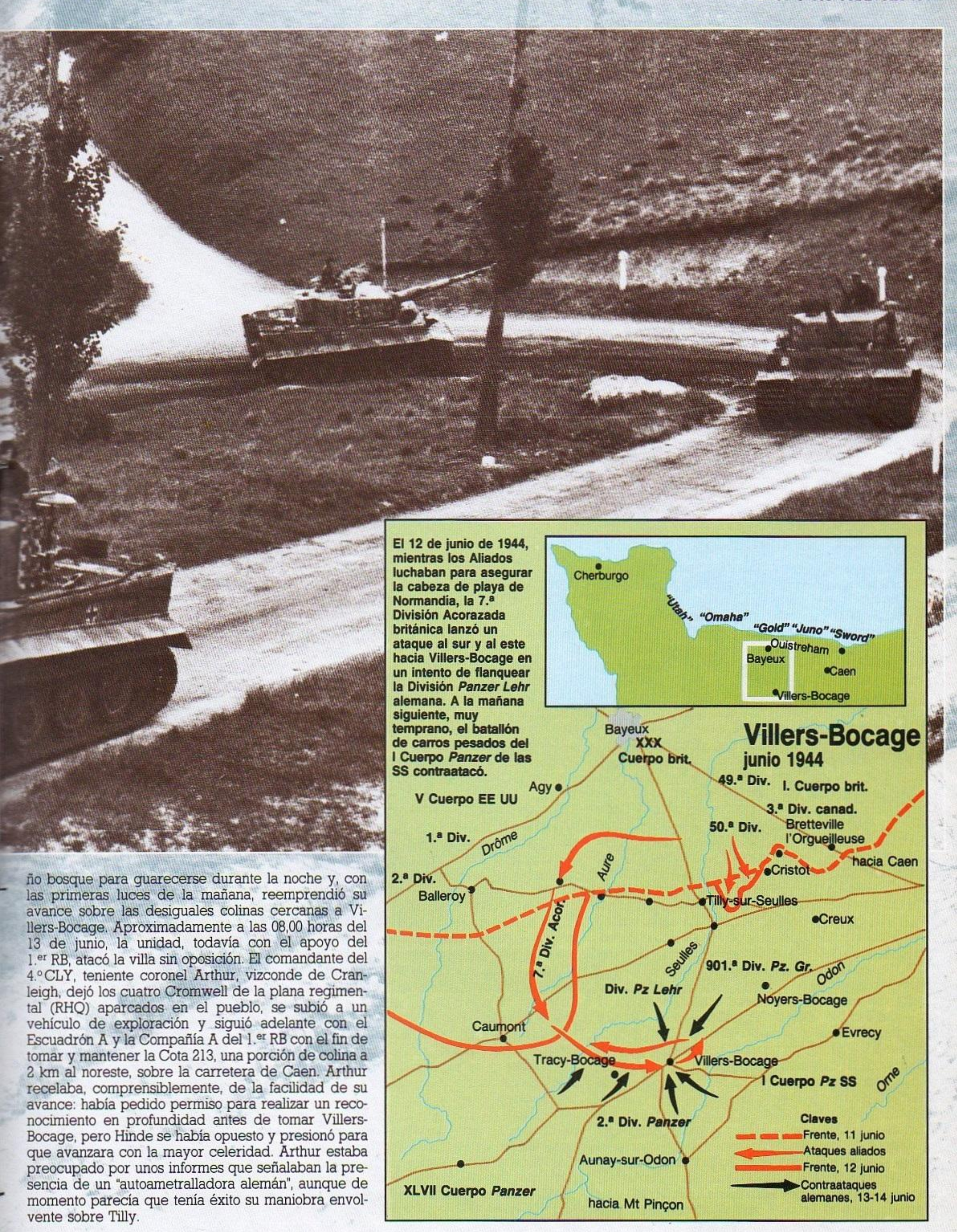


Villers-Bocage, un importante nudo de carreteras, también era el objetivo del *SS-Panzer Abteilung* 101

El ataque británico había comenzado al atardecer del 12 de junio, cuando el general sir Bernard Montgomery, comandante en jefe de las fuerzas aliadas que participaban en la operación *"Overlord"*, que había comenzado tan sólo una semana antes, ordenó a su excelente 7.ª División Acorazada –veterana de la guerra en el desierto y sin duda una de las formaciones más experimentadas de las fuerzas aliadas– cesar en sus infructuosos asaltos sobre la villa de Tilly-sur-Seulles, tierra adentro de la playa *"Gold"*. A sólo unos cuantos kilómetros al oeste, las tropas norteamericanas parecían progresar hacia el valle del Aure, lo que implicaba la existencia de una brecha en las defensas alemanas, preparadas tan apresuradamente. Si la 7.ª División Acorazada podía avanzar por esa brecha, en paralelo a los norteamericanos, y luego girar hacia el este hacia Villers-Bocage, los defensores de Tilly –que se creían pertenecientes a la División *Panzer Lehr*– podrían ser flanqueados y forzados a retirarse. Es más, una vez que se hubiera tomado Villers-Bocage, el camino para el avance a lo largo del valle del río Seulles estaría libre hasta las colinas que circundan el monte Pinçon, a 16 km al sur, lo que abría, por tanto, la perspectiva de una rápida ruptura desde las playas de invasión hacia el terreno mucho más abierto que existía tras ellas. Al mismo tiempo, un ataque similar al este del área ocupada por los británicos, hacia el valle del río Odon, podría amenazar Caen desde esa dirección y atrapar a los defensores en una maniobra envolvente.

Arriba, derecha: los *panzer* de la 2.ª Compañía de Wittmann avanzan hacia Normandía. Varios de los Tiger del *Abteilung* 101 fueron dañados durante un ataque aéreo sobre París, de modo que la unidad entró en la zona de batalla con sus efectivos mermados.

El comandante de la 7.ª División Acorazada, general "Bobby" Erskine, ordenó a su formación de asalto (la 22.ª Brigada Acorazada del general Robert Hinde) que se constituyera en punta de lanza del ataque al atardecer del 12 de junio, por lo que iría en cabeza el 4.º CLY con los hombres del 1.er Batallón de la Brigada de Fusileros (1.er RB) montados en sus Universal Carrier y semiorugas. El área local, conocida como *bocage* (sotobosque), era un terreno pésimo para los carros, pues comprendía una desconcertante –y amenazadora– multitud confusa de caminos soleados y estrechos, setos impenetrables y pequeños campos de labor esparcidos por doquier. Con todo, a la caída de la noche los británicos habían alcanzado la carretera que unía Caumont y Villers-Bocage, que abría la ruta hacia el este. El 4.º CLY se internó en un peque-

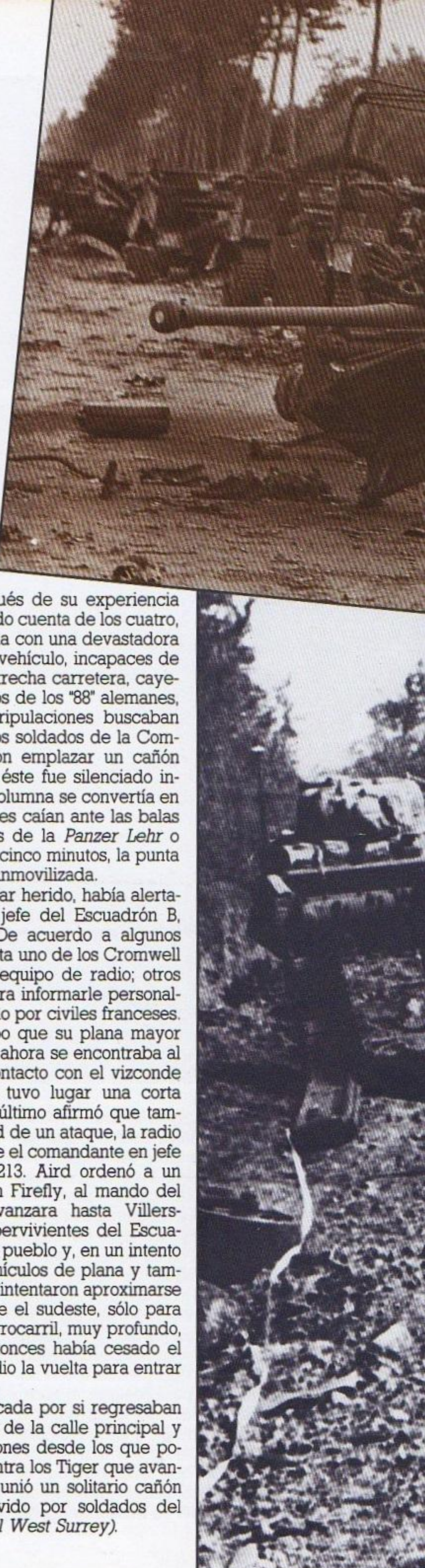


El 12 de junio de 1944, mientras los Aliados luchaban para asegurar la cabeza de playa de Normandía, la 7.ª División Acorazada británica lanzó un ataque al sur y al este hacia Villers-Bocage en un intento de flanquear la División *Panzer Lehr* alemana. A la mañana siguiente, muy temprano, el batallón de carros pesados del I Cuerpo *Panzer* de las SS contraatacó.

ño bosque para guarecerse durante la noche y, con las primeras luces de la mañana, reemprendió su avance sobre las desiguales colinas cercanas a Villers-Bocage. Aproximadamente a las 08,00 horas del 13 de junio, la unidad, todavía con el apoyo del 1.er RB, atacó la villa sin oposición. El comandante del 4.º CLY, teniente coronel Arthur, vizconde de Cranleigh, dejó los cuatro Cromwell de la plana regimental (RHQ) aparcados en el pueblo, se subió a un vehículo de exploración y siguió adelante con el Escuadrón A y la Compañía A del 1.er RB con el fin de tomar y mantener la Cota 213, una porción de colina a 2 km al noreste, sobre la carretera de Caen. Arthur recelaba, comprensiblemente, de la facilidad de su avance: había pedido permiso para realizar un reconocimiento en profundidad antes de tomar Villers-Bocage, pero Hinde se había opuesto y presionó para que avanzara con la mayor celeridad. Arthur estaba preocupado por unos informes que señalaban la presencia de un "autoametralladora alemán", aunque de momento parecía que tenía éxito su maniobra envolvente sobre Tilly.

Sin embargo, la situación cambió drásticamente, ya que Villers-Bocage, un importante cruce de carreteras, también era el objetivo del *SS-Panzer Abteilung* 101, enviado a toda prisa al área para cubrir la brecha que evidentemente existía a la izquierda de la *Panzer Lehr*. Las tres compañías del *Abteilung* 101, al mando del *obersturmbannführer* (teniente coronel) von Westernhagen, fueron desplegadas de inmediato para cubrir el valle del Aure: la 2.ª Compañía de Wittmann se colocó al amparo de un bosque al noreste de Villers-Bocage, con la 1.ª del *haupsturmfürher* Möbius a su derecha. En la mañana del 13 de junio, Wittmann decidió realizar un reconocimiento personal de la villa y comprobar los rumores que existían sobre un avance británico.

Cuando Wittmann emergió de la seguridad del bosque, sus cuatro Tiger y un único PzKpfw IV (este último perteneciente a la *Panzer Lehr* ganaron una vista inmejorable de la carretera de Caen y las afueras de Villers-Bocage, a su derecha. Sin embargo, la visión que más le alegró fue la de una columna de carros y vehículos británicos que avanzaba lentamente y se detuvo; los soldados echaron pie a tierra para estirar las piernas, encender un cigarrillo y como acostumbraban los veteranos del desierto, sacar las inevitables marmitas de té. El tirador de Wittmann le murmuró "actuan como si ya hubieran ganado la guerra", y éste le replicó proféticamente "les demostraremos que están equivocados".



Derecha: Destrucción en la carretera de Caen. Los devastadores cañones de 88 mm de la 2.ª Compañía lanzaron a la sorprendida columna británica a un holocausto del que no había salida. Tras los destrozados restos de un Bren Carrier, un cañón contracarro de 6 libras testimonia el desesperado intento de los hombres de la Compañía A del 1.er RB de cambiar el curso de la batalla. Extremo derecho: El Cromwell no era un adversario de talla para el fuertemente acorazado PzKpfw VIE Tiger (interior), que formaba el equipo principal del *Abteilung* 101. Nótese la pasta *zimmeritt* contra las minas magnéticas que cubre el casco del *panzer*. Abajo, derecha: Los Sherman se dirigen a Villers-Bocage, con la infantería británica pendiente de los francotiradores.

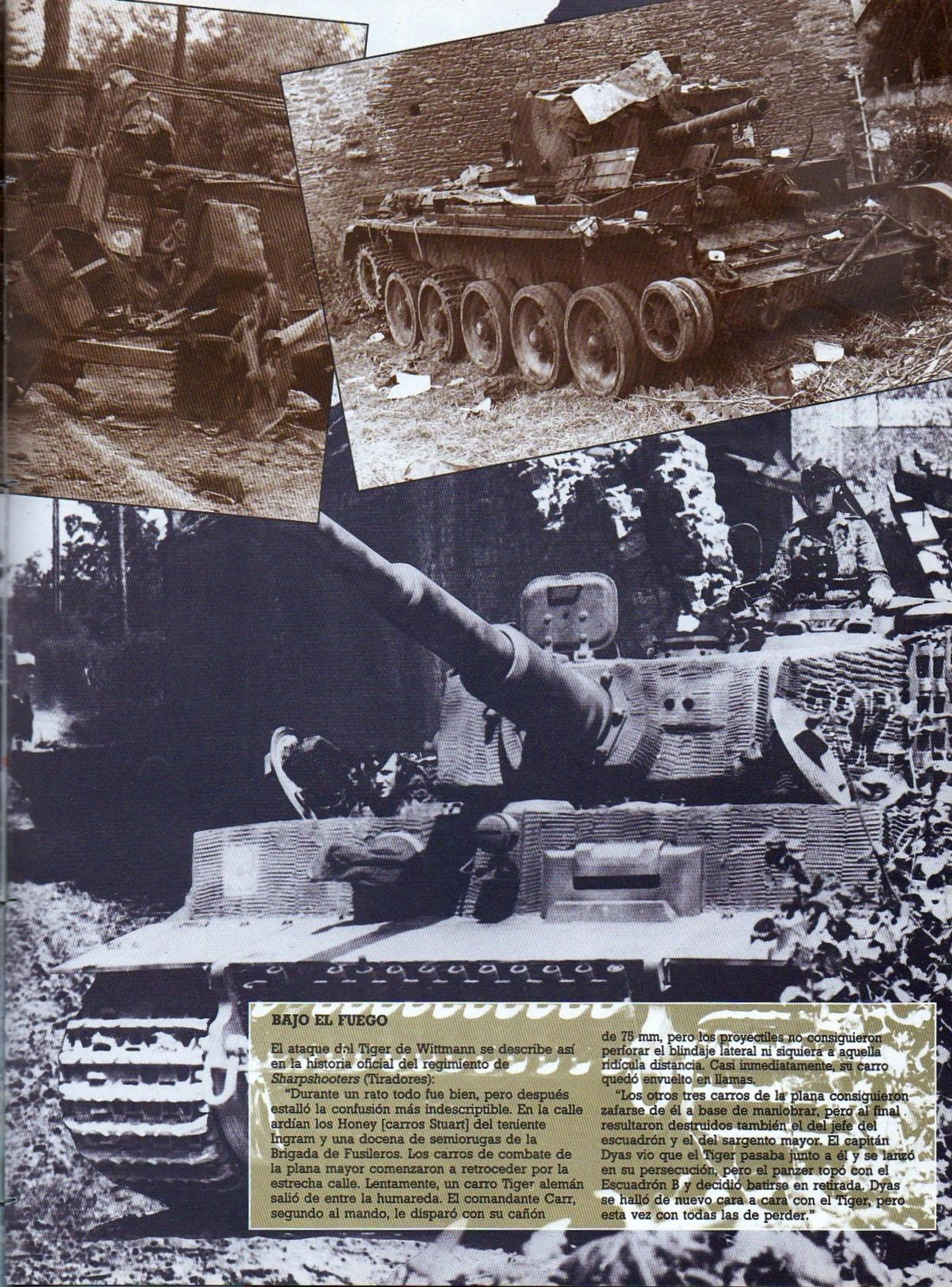
En menos de cinco minutos se había destruido la punta de lanza británica

Wittmann dejó los demás carros a resguardo, avanzó en solitario por detrás de los británicos y se aproximó a la villa por el noreste. Entró en Villers-Bocage por la calle principal y de repente se encontró con los cuatro Cromwell de la plana mayor, aparcados correctamente junto a las casas. Los tripulantes de Wittmann, todos ellos veteranos del frente del Este, no necesitaban órdenes y tres de los carros enemigos, los del oficial jefe, el segundo al mando y el sargento mayor regimental, fueron destruidos en segundos y sus tripulantes, ametrallados mientras intentaban escapar. El cuarto Cromwell, el del capitán Pat Dyas, dio marcha atrás rápidamente, se metió sin contemplaciones en un jardín cercano y evitó ser detectado gracias al humo del combate. Desgraciadamente, ni Dyas ni su tirador estaban a bordo y, cuando el Tiger pasó por delante del carro británico presentándole un blanco lateral idóneo, no pudieron hacer nada salvo verlo pasar y subir apresuradamente a su Cromwell. Tan pronto como el Tiger les rebasó, Dyas comenzó a acecharle a la espera de una oportunidad para dispararle un par de proyectiles en el compartimiento del motor, menos protegido. Sin embargo, no pudo ser, ya que Wittmann llegó al extremo occidental del pueblo y se encontró con el Escuadrón B del 4.º CLY, que esperaba órdenes para avanzar. El sargento Lockwood, jefe de uno de los cuatro Sherman Firefly del escuadrón, armados con cañones de 77 mm, intercambió algunos disparos con el Tiger y consiguió al menos un impacto. Wittmann, en desventaja numérica, giró para escapar y se encontró frente a frente con el Cromwell de Dyas.

Tras despacharlo como se ha relatado más arriba, Wittmann regresó a su posición original que dominaba la carretera y reunió sus fuerzas. Increíblemente, la columna británica no se había movido y presentaba un blanco perfecto que no podía desaprovecharse. El primer disparo de Wittmann alcanzó a un vehículo cargado de munición, que se incendió y bloqueó la carretera. Luego se concentró sobre los cuatro Firefly pertenecientes al Escuadrón A, consciente de que podían inflingirle daños después de su experiencia anterior. Una vez que hubo dado cuenta de los cuatro, obsequió al resto de la columna con una devastadora lluvia de fuego. Vehículo tras vehículo, incapaces de maniobrar en la atestada y estrecha carretera, cayeron bajo los mortíferos disparos de los "88" alemanes, mientras sus desesperadas tripulaciones buscaban refugio en las cunetas. Algunos soldados de la Compañía A del 1.er RB intentaron emplazar un cañón contracarro de 6 libras, pero éste fue silenciado inmediatamente y, mientras la columna se convertía en un caótico infierno, sus hombres caían ante las balas de los granaderos acorazados de la *Panzer Lehr* o eran apresados. En menos de cinco minutos, la punta de lanza británica había sido inmovilizada.

Entretanto, Dyas, pese a estar herido, había alertado al comandante I.B. Aird, jefe del Escuadrón B, situado al este del pueblo. De acuerdo a algunos informes, Dyas se arrastró hasta uno de los Cromwell en llamas y logró utilizar su equipo de radio; otros dicen que llegó hasta Aird para informarle personalmente, tras haber sido ayudado por civiles franceses. De cualquier forma, Aird supo que su plana mayor había dejado de existir y que ahora se encontraba al mando. Intentó ponerse en contacto con el vizconde de Cranleight pero, aunque tuvo lugar una corta conversación, en la que este último afirmó que también él se encontraba en mitad de un ataque, la radio quedó en silencio a raíz de que el comandante en jefe fuese capturado en la Cota 213. Aird ordenó a un grupo de tres Cromwell y un Firefly, al mando del teniente Bill Cotton, que avanzara hasta Villers-Bocage y se uniera a los supervivientes del Escuadrón A. Los carros cruzaron el pueblo y, en un intento de evitar los restos de los vehículos de plana y tambien encontrarse con el Tiger intentaron aproximarse a la carretera de Caen desde el sudeste, sólo para descubrir que un talud del ferrocarril, muy profundo, les cortaba el paso. Para entonces había cesado el ruido de cañonazos y Cotton dio la vuelta para entrar por el centro del pueblo.

Decidió montar una emboscada por si regresaban los alemanes, sacó sus carros de la calle principal y los ocultó en estrechos callejones desde los que podían disparar por el flanco contra los Tiger que avanzaran por la villa. A ellos se unió un solitario cañón contracarro de 6 libras, servido por soldados del Regimiento de la Reina *(Royal West Surrey)*.



BAJO EL FUEGO

El ataque del Tiger de Wittmann se describe así en la historia oficial del regimiento de *Sharpshooters* (Tiradores):

"Durante un rato todo fue bien, pero después estalló la confusión más indescriptible. En la calle ardían los Honey [carros Stuart] del teniente Ingram y una docena de semiorugas de la Brigada de Fusileros. Los carros de combate de la plana mayor comenzaron a retroceder por la estrecha calle. Lentamente, un carro Tiger alemán salió de entre la humareda. El comandante Carr, segundo al mando, le disparó con su cañón de 75 mm, pero los proyectiles no consiguieron perforar el blindaje lateral ni siquiera a aquella ridícula distancia. Casi inmediatamente, su carro quedó envuelto en llamas.

"Los otros tres carros de la plana consiguieron zafarse de él a base de maniobrar, pero al final resultaron destruidos también el del jefe del escuadrón y el del sargento mayor. El capitán Dyas vio que el Tiger pasaba junto a él y se lanzó en su persecución, pero el panzer topó con el Escuadrón B y decidió batirse en retirada. Dyas se halló de nuevo cara a cara con el Tiger, pero esta vez con todas las de perder."



MICHAEL WITTMANN

Nacido el 22 de abril de 1914 en Vogelthal, Wittmann se alistó en el Ejército alemán como recluta en 1934 y sirvió en el 19.º Regimiento de Infantería. En 1937 se incorporó a las SS, en la *Leibstandarte* Adolf Hitler, y como jefe de un autoametralladora combatió en Polonia (1939) y Francia (1940). Durante la campaña de los Balcanes (1941) mandó un cañón de asalto y ganó la Cruz de Hierro de Segunda Clase, pero fue en la invasión de la URSS donde pudo demostrar su valía como cazador de carros. En el avance sobre Rostov destruyó seis carros soviéticos en una sola batalla, y ganó así la Cruz de Hierro de Primera Clase. En 1942, después de un curso de adiestramiento de oficiales en Bad Tölz, volvió a su unidad como jefe de carro y se le confió un Tiger del I Regimiento *Panzer* de la SS. En los meses siguientes, su cifra de carros destruidos aumentó considerablemente. Condecorado con la Cruz de Caballero el 14 de enero de 1944 y las Hojas de Roble tres semanas después, Wittmann alcanzó la increíble cifra de 117 carros enemigos destruidos y, en abril, fue puesto al mando de una compañía en el recién formado *schwere SS-Panzer Abteilung* 101. Después de Villers-Bocage, Wittmann fue condecorado con las Espadas para su Cruz de Caballero y ascendió a *haupsturmführer* (capitán) de las SS, empleo con el que asumió el mando del *Abteilung* 101 a finales de julio. Murió al frente de su unidad el 9 de agosto de 1944, cuando su palmarés era de 138 carros y cañones de asalto, y 132 cañones contracarro destruidos, en menos de 2 años.

***Haupsturmführer* de las SS**
Michael Wittmann

Su uniforme negro de carrista de Wittmann está rematado por una *schirmmütze* de oficial, con el orla del arma de color rosa, con la calavera y el águila de las SS. Lleva una pistola Walther PPK además de las Cruces de Hierro y de Caballero, con el distintivo de carros de asalto.

Abajo: Inmovilizado por un cañón contracarro y posteriormente incendiado, el *panzer* de Wittmann yace a su suerte. Aunque escapó ileso en esta ocasión, Wittmann no sobrevivió mucho tiempo. Izquierda: El desenlace. Los destrozados restos del Tiger de Wittmann, que cayó en una emboscada tendida por cinco Sherman cerca del pueblo de Gaumesnil.

Tan pronto como terminó la desigual batalla contra el Escuadrón A, Wittmann municionó y repostó combustible antes de decidirse a volver a entrar en Villers-Bocage en compañía de los dos Tiger y del PzKpfw IV, sin pensar que se le hubiera tendido una trampa. A través de los humeantes restos de los Cromwell, el Tiger de cabeza, mandado por el propio Wittmann, se internó por la calle principal y fue alcanzado, de repente, por un disparo de cañón contracarro de 6 libras. La explosión rompió la cadena izquierda del Tiger, lo que le obligó a incrustarse contra uno de los edificios. Wittmann y su tripulación salieron aprisa y corrieron en busca de protección mientras el segundo Tiger, sólo a unos pocos metros detrás del primero, disparó contra el cañón británico, que se ocultaba en un edificio. El proyectil de 88 mm destruyó la estructura, toda la casa se vino abajo y enterró a los bravos infantes de la Reina.

Casi simultáneamente, Cotton sacó sus carros, coordinando la acción a través de una radio portátil. El sargento Bobby Bramall disparó desde su Firefly contra el segundo Tiger, al que dejó fuera de combate. Sin embargo, el Cromwell del cabo Horne falló contra el PzKpfw IV, que le ofrecía la parte trasera. Cuando sobrepasaba al segundo Tiger, Horne salió de su refugio y, con otro disparo, le destruyó el compartimiento del motor. Ante la ausencia de infantería de apoyo, Cotton no pudo impedir que los tripulantes alemanes escaparan a pie, pero estaba determinado a que no recuperaran sus dañados carros de combate. En mitad de una lluvia torrencial, fue de un vehículo a otro con un paraguas en una mano y mantas impregnadas de gasolina en la otra. Arrojó las mantas por las escotillas, las prendió con cerillas y los tres carros comenzaron a arder.

Con el avance británico frenado por la férrea resistencia de los *panzer*, el Mando de Bombardeo de la RAF utilizó Villers-Bocage para demostrar su terrorífica potencia. El resultado fue realmente dramático. Abajo: Los restos de cuatro carros alemanes yacen en medio de los escombros de lo que antes fue el pacífico pueblo de Villers-Bocage.

A pesar de todo, el 4.° CLY había quedado muy maltrecho y, a raíz de las órdenes del general Hinde de que se conservara el control de la villa el máximo tiempo posible, Aird concentró los Escuadrones B y C, con el resto de la infantería de apoyo, en la misma. La unidad había perdido un total de 15 oficiales y 85 soldados, entre muertos, heridos y desaparecidos, junto con 20 carros Cromwell, cuatro Firefly, tres carros ligeros Stuart (pertenecientes al escuadrón de exploradores, destruidos con el Escuadrón A y en una incursión distinta al sur de la villa), tres autoametralladoras de exploración y un semioruga, mientras que la Compañía A del 1.er RB no había salido mejor parada. Al atardecer, sin refuerzos disponibles, Aird obtuvo permiso para retirarse a Tracy-Bocage, un pueblo situado a 1,6 km al oeste. Los alemanes, alertados ahora de que existía una peligrosa brecha en el flanco izquierdo de sus defensas, concentraron todos los refuerzos disponibles y, antes del amanecer del 14 de junio, elementos de la recién llegada 2.ª División *Panzer* junto con un *Kampfgruppe* (fuerza operacional) de la *Panzer Lehr* reconquistaron Villers-Bocage. En los días siguientes, el pueblo fue atacado por los Typhoon de la RAF y, el 30 de junio, fue objeto de una devastadora incursión a cargo de más de 250 bombarderos pesados, que lanzaron 1 176 toneladas de bombas sobre el mismo. El pueblo dejó de existir.

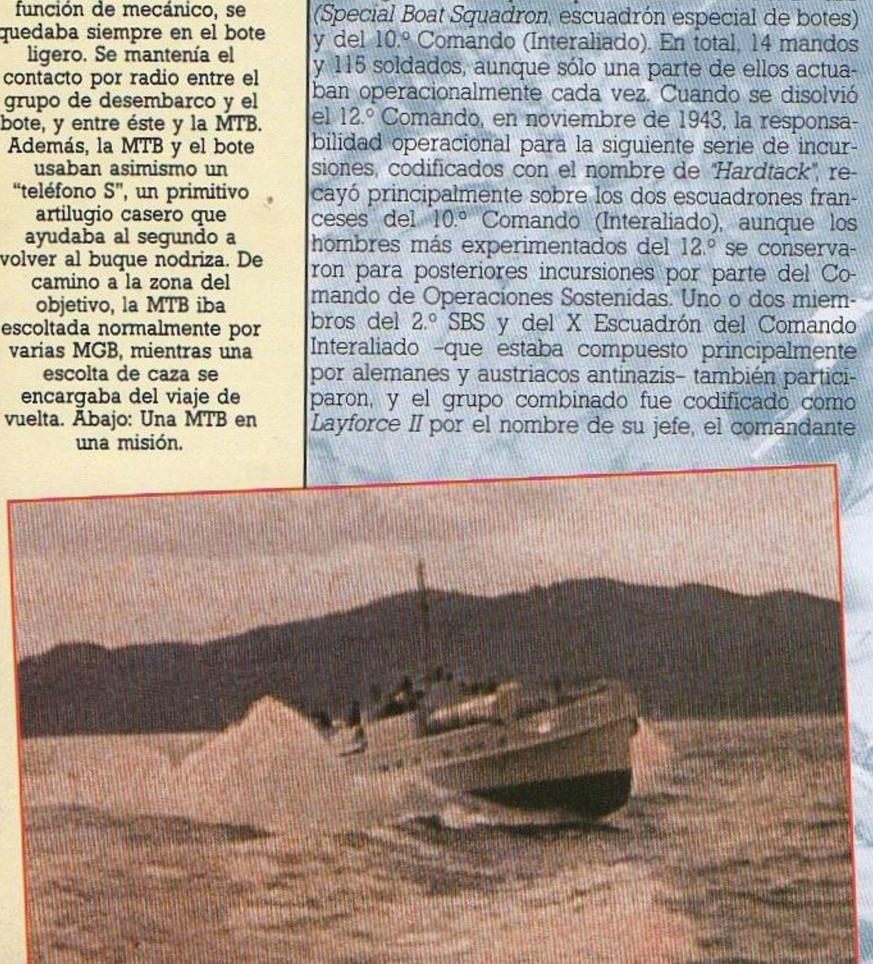
Su Tiger saltó literalmente por los aires ante los disparos simultáneos de cinco Sherman desde tres direcciones

Para entonces, el 4.° CLY había avanzado más allá de la línea a recuperar. Tomó parte en el ataque británico al este de Caen a finales de julio (operación "*Goodwood*"), pero tras sostener fuertes pérdidas, quedó claro que no era ya una unidad viable. El 31 de julio, en el aeródromo de Carpiquet, se unió al 3.° CLY para formar el 3/4.° CLY (Tiradores) encuadrado en la 22.ª Brigada Acorazada, formación que había combatido desde 1939. La moral entre estos hombres siguió, empero, muy alta –un tributo al espíritu combativo de los regimientos de caballería *yeomanry* británicos– aunque el recuerdo del 13 de julio quedó grabado vivamente en ellos. El único consuelo fue que Vittmann no sobrevivió a la batalla de Normandía. Condecorado con las Espadas para su Cruz de Caballero y promovido inmediatamente a *haupsturmführer* (capitán) a raíz de la acción de Villers-Bocage, asumió a finales de julio el mando del *Abteilung* 101. El 9 de agosto de 1944, mandaba su unidad en un ataque a la villa de Cintheaux, en la carretera de Caen-Falaise. Con su característico estilo, Wittmann entró en lo más fiero del combate, contra los Sherman de la 4.ª División Acorazada canadiense. Cuando la batalla tocaba a su fin, con victoria alemana, desapareció Wittmann. Se le vio por última vez enfrentado a tres Sherman y luego se supo que había caído en una trampa cuidadosamente preparada. Su Tiger saltó por los aires ante los disparos de cinco Sherman que le alcanzaron desde tres ángulos.

La acción del 13 de junio fue el epitafio de Wittmann, pues le dio el derecho a ser considerado el mayor "as" de carros de la Segunda Guerra Mundial. Virtualmente solo, no sólo desmembró una experimentada unidad británica, sino que detuvo lo que podría haber sido un peligroso movimiento envolvente. Si hubiera fracasado en su acción, el 4.° CLY probablemente habría avanzado hasta las afueras de Caen y obligado a la División *Panzer Lehr* a retirarse de sus posiciones de los alrededores de Tilly. Por tanto, su heroica acción dio tiempo a la 2.ª División *Panzer* de llegar a la zona de combate.

OPERACIONES EN EL CANAL

Los grupos seleccionados para las incursiones relámpago en la costa septentrional francesa variaron en tamaño de uno o dos mandos y ocho o diez soldados, a un oficial y un suboficial. Normalmente, los equipos eran transportados hasta sus objetivos en lanchas torpederas (MTB) o, a veces, en cañoneras (MGB), que habían sido adaptadas para llevar un bote ligero. Concebidos en 1941 en el famoso astillero de construcción de yates Camper y Nicholsons, en Southampton, estos botes ligeros eran embarcaciones muy marineras, con una eslora de seis o siete metros. Había varios modelos en uso al final de la guerra, algunos propulsados por remos y otros a motor. En operaciones, la MTB echaba el ancla a unos dos kilómetros de la costa y allí se arriaba el bote ligero. Si había oleaje se empleaba un bote de goma Intruder para llevar el grupo a la playa y se dejaba el bote ligero anclado justo detrás de la rompiente marina. El patrón y operador de radio, que también hacía la función de mecánico, se quedaba siempre en el bote ligero. Se mantenía el contacto por radio entre el grupo de desembarco y el bote, y entre éste y la MTB. Además, la MTB y el bote usaban asimismo un "teléfono S", un primitivo artilugio casero que ayudaba al segundo a volver al buque nodriza. De camino a la zona del objetivo, la MTB iba escoltada normalmente por varias MGB, mientras una escolta de caza se encargaba del viaje de vuelta. Abajo: Una MTB en una misión.



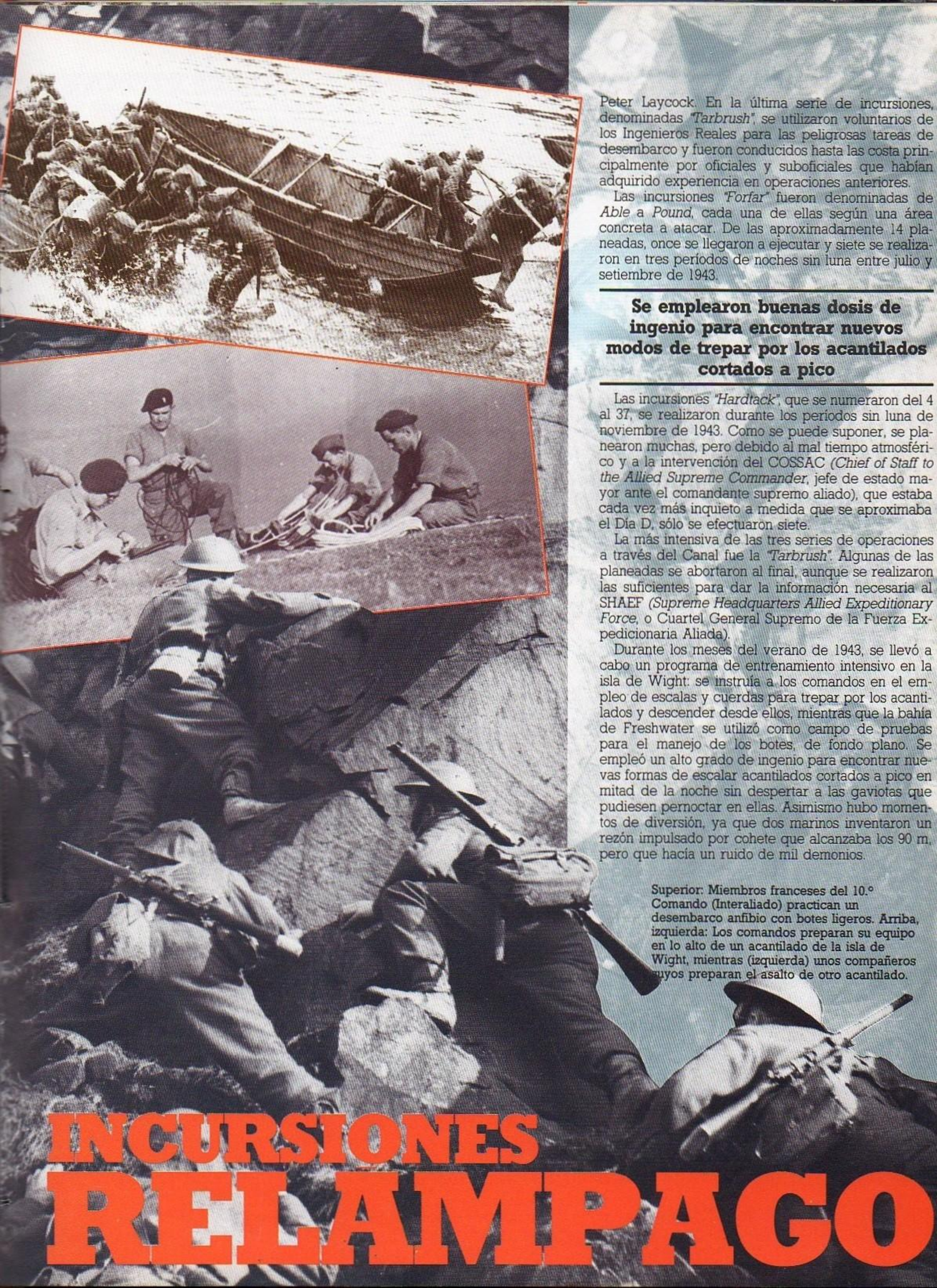
Una vez elegida Normandía para los desembarcos del Día D, se organizaron incursiones para persuadir a Alemania de que los Aliados atacarían cerca de Calais.

En la primavera de 1943 los planes aliados para la invasión de la Francia ocupada estaban ya muy avanzados. En este período era crucial que los servicios secretos alemanes no supieran que se había elegido Normandía para los desembarcos, de modo que se montaron una serie de operaciones de engaño para convencer a Hitler que se había escogido la fuertemente defendida zona del paso de Calais, como punto de inicio de la reconquista de Europa.

Entre estas acciones de diversión figuró un programa de incursiones a través del canal de la Mancha que, además de obtener valiosa información sobre las defensas, había sido pensado para crear la impresión de que el paso de Calais era por entonces un lugar de suprema importancia para los Aliados. En el verano se ejecutó una serie de operaciones a las que siguieron otras en noviembre y diciembre, mientras que una tercera serie se lanzó en mayo de 1944, esta última para descubrir cómo anular los explosivos sumergidos de las defensas de playa alemanas.

De todas las incursiones a través del Canal realizadas entre 1940 y 1944, este programa de diversión es la menos conocida, a pesar de que los objetivos eran vitales y que los hombres que tomaron parte en ellas eran la flor y nata de la organización de comandos.

La mayor parte de los hombres que intervinieron en las acciones del verano de 1943, codificadas con el nombre en clave de *"Forfar"*, procedían del 12.° Comando y estaban a las órdenes del comandante F. W. Fynn, veterano de varias incursiones en Noruega. Sin embargo, también participaron miembros del 2.° SBS (*Special Boat Squadron*, escuadrón especial de botes) y del 10.° Comando (Interaliado). En total, 14 mandos y 115 soldados, aunque sólo una parte de ellos actuaban operacionalmente cada vez. Cuando se disolvió el 12.° Comando, en noviembre de 1943, la responsabilidad operacional para la siguiente serie de incursiones, codificados con el nombre de *"Hardtack"*, recayó principalmente sobre los dos escuadrones franceses del 10.° Comando (Interaliado), aunque los hombres más experimentados del 12.° se conservaron para posteriores incursiones por parte del Comando de Operaciones Sostenidas. Uno o dos miembros del 2.° SBS y del X Escuadrón del Comando Interaliado –que estaba compuesto principalmente por alemanes y austriacos antinazis– también participaron, y el grupo combinado fue codificado como *Layforce II* por el nombre de su jefe, el comandante



Peter Laycock. En la última serie de incursiones, denominadas *"Tarbrush"*, se utilizaron voluntarios de los Ingenieros Reales para las peligrosas tareas de desembarco y fueron conducidos hasta las costa principalmente por oficiales y suboficiales que habían adquirido experiencia en operaciones anteriores.

Las incursiones *"Forfar"* fueron denominadas de *Able* a *Pound*, cada una de ellas según una área concreta a atacar. De las aproximadamente 14 planeadas, once se llegaron a ejecutar y siete se realizaron en tres períodos de noches sin luna entre julio y setiembre de 1943.

Se emplearon buenas dosis de ingenio para encontrar nuevos modos de trepar por los acantilados cortados a pico

Las incursiones *"Hardtack"*, que se numeraron del 4 al 37, se realizaron durante los períodos sin luna de noviembre de 1943. Como se puede suponer, se planearon muchas, pero debido al mal tiempo atmosférico y a la intervención del COSSAC *(Chief of Staff to the Allied Supreme Commander*, jefe de estado mayor ante el comandante supremo aliado), que estaba cada vez más inquieto a medida que se aproximaba el Día D, sólo se efectuaron siete.

La más intensiva de las tres series de operaciones a través del Canal fue la *"Tarbrush"*. Algunas de las planeadas se abortaron al final, aunque se realizaron las suficientes para dar la información necesaria al SHAEF *(Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*, o Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada).

Durante los meses del verano de 1943, se llevó a cabo un programa de entrenamiento intensivo en la isla de Wight: se instruía a los comandos en el empleo de escalas y cuerdas para trepar por los acantilados y descender desde ellos, mientras que la bahía de Freshwater se utilizó como campo de pruebas para el manejo de los botes, de fondo plano. Se empleó un alto grado de ingenio para encontrar nuevas formas de escalar acantilados cortados a pico en mitad de la noche sin despertar a las gaviotas que pudiesen pernoctar en ellas. Asimismo hubo momentos de diversión, ya que dos marinos inventaron un rezón impulsado por cohete que alcanzaba los 90 m, pero que hacía un ruido de mil demonios.

Superior: Miembros franceses del 10.° Comando (Interaliado) practican un desembarco anfibio con botes ligeros. Arriba, izquierda: Los comandos preparan su equipo en lo alto de un acantilado de la isla de Wight, mientras (izquierda) unos compañeros suyos preparan el asalto de otro acantilado.

INCURSIONES RELAMPAGO



Formado en enero de 1942, el 10.° Comando (Interaliado) agrupaba voluntarios procedentes de varias naciones que se habían comprometido a unirse a la lucha aliada contra Hitler y suministró muchos de los hombres que participaron en las incursiones a través del Canal. Arriba: Los principales oficiales del Comando. De pie, de izquierda a derecha, capitán Lutyens, capitán Clarke, teniente coronel Lister (oficial en jefe), comandante Laycock (segundo al mando), capitán Hilton-Jones (Escuadrón X) y capitán Hodges. Sentados, de izquierda a derecha, el teniente Woloszowski (escuadrón polaco), capitán Mulders (escuadrón neerlandés), capitán Danloy (escuadrón belga), capitán Hauge (escuadrón noruego) y capitán Kieffer (escuadrones franceses). Extremo derecho: Con la ayuda de esta postal, un pescador francés señaló las posiciones de las instalaciones alemanas a los comandos en la operación denominada *"Forfar Beer"*. Interior, extremo derecho: En una fotografía tomada durante la operación *"Forfar Beer"*, los comandos intentan escalar los acantilados cerca de St Pierre-en-Port.

Los hombres que tomaron parte en las tres series de operaciones no sólo recibieron el equipo más moderno –fusiles semiautomáticos ligeros norteamericanos, radiotransmisores, subfusiles Sten con silenciador y carabinas "de Lisle"– sino que también se les dieron medios adicionales como moneda extranjera, brújulas y mapas de seda que mostraban las mejores rutas de huida hacia España. Durante una de las incursiones *"Hardtack"*, ese material fue muy útil a los hombes del equipo.

La primera incursión, *"Forfar Easy"*, se lanzó bajo el mando del teniente Hollins en la noche del 3 al 4 de julio de 1943 y su equipo desembarcó en la costa francesa cerca de Onival. Le siguieron en rápida sucesión otras acciones durante ese período sin luna y una de éstas llamada *"Forfar Love"*, fue llevada a cabo por cuatro miembros del SBS y en ella se intentó reconocer el área de Dunkerque con dos canoas; otra, *"Forfar Item"*, se realizó mediante el lanzamiento en paracaídas de un equipo tierra adentro de St Valéry-en-Caux en la noche del 2 al 3 de setiembre y luego fue recuperado mediante botes, y así varias incursiones sucesivas.

Sin embargo, quizá la más audaz de las acciones *"Forfar"* fue *"Forfar Beer"*, dirigida por el propio comandante Fynn. La noche anterior a la ejecución de *"Forfar Item"*, Fynn relanzó esta operación por cuarta vez. En dos ocasiones había sido incapaz de llegar a tierra, pero en el tercer intento arribó a la costa y se quedó entre los acantilados hasta el atardecer siguiente, aunque no tuvo la suerte de capturar a algún prisionero. Sin embargo, esta experiencia convenció a Fynn de que debía obtenerse información de esa área, y si se debía capturar a algún prisionero, era esencial estar en la costa durante algún tiempo más que unas pocas horas. Por tanto, persuadió al Cuartel General de Operaciones Combinadas de que le desembarcara por una segunda vez y se le permitiera, si no capturaba inmediatamente a un prisionero, quedarse allí durante varias noches hasta que lo lograra. Su equipo incluía a hombres tan experimentados como los tenientes I.D.C. Smith y McGonigal, el sargento mayor de la compañía, Brodison, y los cabos Barry y Nash, así como un miembro francés del 10.° Comando (Interaliado).

El equipo desembarcó entre Eletot y el puerto de St Pierre poco después de la medianoche del 1 al 2 de setiembre y tras enviar dos grupos de reconocimiento, Fynn y sus hombres permanecieron toda la noche en los acantilados a la espera de que amaneciera. Con las primeras luces aparecieron en la playa varios pescadores. Al atardecer Fynn decidió arriesgarse a interrogar a uno de ellos y el comando francés se ocupó de ellos. El pescador resultó muy locuaz, y al anochecer Brodison y Smith hicieron un reconocimiento en la dirección de la senda que el pescador les había indicado para salvar el acantilado. Sin embargo, fueron avistados y al ser tiroteados, se vieron obligados a regresar.

Este obstáculo no desalentó a Fynn. Al saber ahora que se podía encontrar un camino para salvar el acantilado una vez se hubiera flanqueado la alambrada del extremo de la playa, decidió retrasar el regreso al bote tras enviar un mensaje mediante dos palomas mensajeras que había llevado consigo. Desgraciadamente, las palomas fueron perseguidas por unos halcones peregrinos que rápidamente cayeron sobre ellas y destruyeron el único medio de comunicación que Fynn tenía con su base.

Se hizo otro intento abortado de escalar el acantilado y luego, tras la caída de la noche, Fynn y Brodison probaron pasar a través de la alambrada del extremo de la playa. Consiguieron arrastrarse algún trecho, pero se dieron cuenta de que era infranqueable. El tiempo seguía corriendo, de modo que Fynn hizo explosionar un torpedo *bangalore* y luego disparó una ráfaga con su Sten con silenciador hacia la garita del centinela con la esperanza de atraer a los alemanes y capturar un prisionero. Sin embargo, ello no produjo reacción alguna del enemigo y los dos británicos se vieron obligados a regresar a la playa donde los botes les esperaban para llevar al equipo hasta una lancha motora.

El comandante intentó nadar de vuelta a la MTB pero se ahogó, al igual que el patrón de la embarcación

Entonces hubo una pausa en las incursiones a través del Canal hasta el período sin luna de noviembre, en el que se montó una operación preliminar de la serie *"Hardtack"*. Durante el mes siguiente se lanzaron varias más, tal y como había sucedido con las *"Forfar"*, desde las bases de la fuerza en Dover, Newhaven y Dartmouth.

La primera incursión *"Hardtack"* terminó en un desastre. Un equipo al mando de un suboficial francés y compuesto por cinco hombres del 1.er Escuadrón francés del 10.° Comando (Interaliado) desembarcó en una playa cercana a Gravelines, situada entre Calais y Dunkerque. En esta ocasión, el bote que iba a dejar al equipo en la playa fue volcado por las olas. El comandante de la fuerza trató de nadar hacia la lancha motora, pero se ahogó, así como el timonel del bote. Los cinco franceses llegaron a la costa y se internaron tierra adentro, pero los dos miembros restantes del bote fueron capturados.

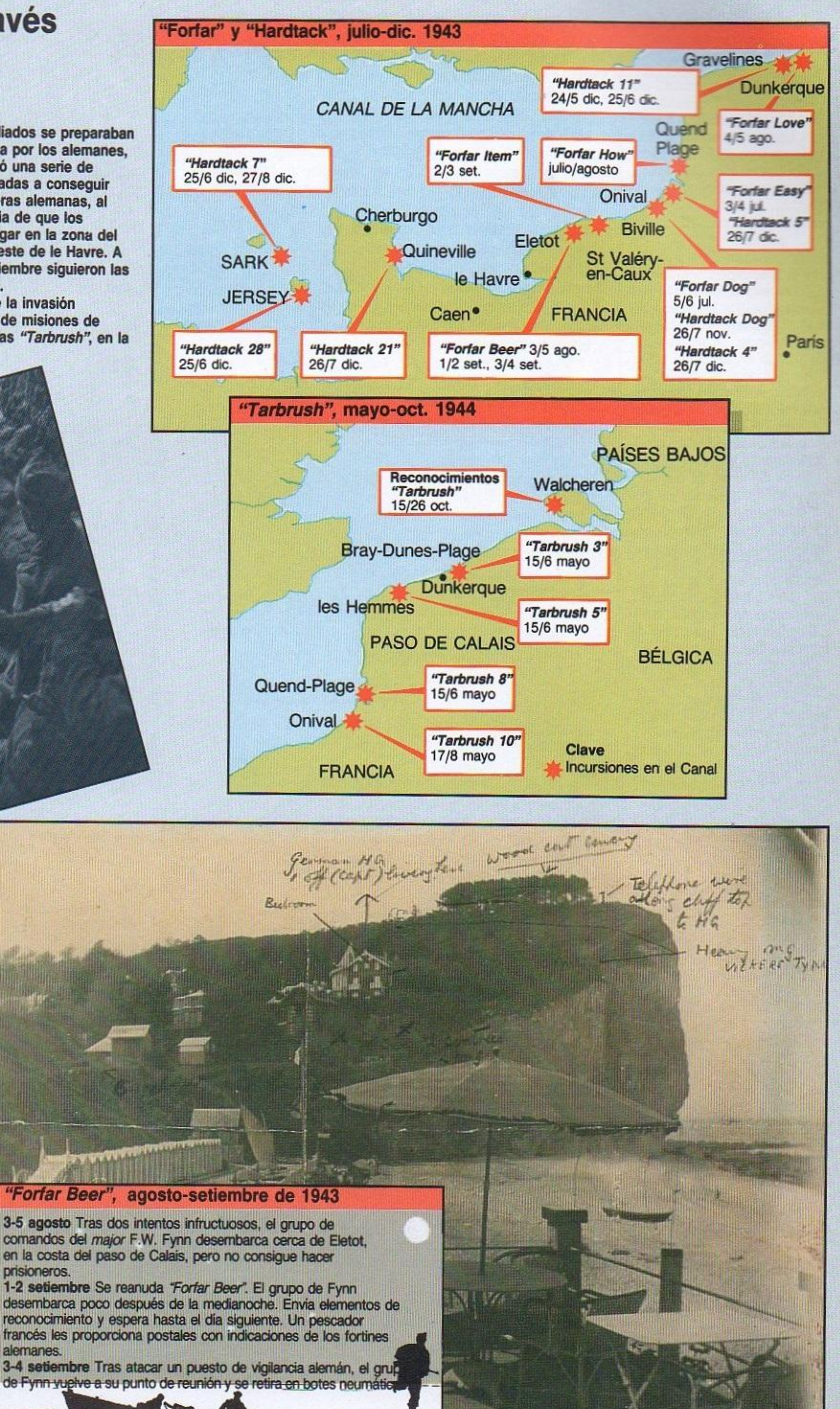
También se registraron bajas durante otras dos incursiones en las islas del Canal, cuando el teniente McGonigal atacó Sark y el capitán Ayton del SBS desembarcó en Jersey. Ambos grupos encontraron campos de minas y Ayton y dos miembros del equipo de McGonigal murieron. En el siguiente *raid* se tuvo que dejar pasar una oportunidad de vengar sus muertes. Se efectuó en la costa entre Dieppe y Le Treport, y en él dos de los comandos que se hallaban escondidos avistaron a un grup-o de 15 alemanes que avanzaba hacia ellos en la cima del acantilado. El cabo Howell estaba dispuesto a emboscarlos con su subfusil Thompson y se le tuvo que ordenar que regresara al pie del acantilado, orden que tuvo que ejecutar el cabo Nash tras convencerle de que la

Incursiones a través del Canal

1943-1944

En el verano de 1943, mientras los Aliados se preparaban para la invasión de la Europa ocupada por los alemanes, un pequeño grupo de comandos lanzó una serie de incursiones a través del Canal destinadas a conseguir información sobre las defensas costeras alemanas, al tiempo que se daba la falsa apariencia de que los desembarcos de 1944 iban a tener lugar en la zona del paso de Calais, en algún lugar al noreste de le Havre. A las incursiones *"Forfar"* de julio y setiembre siguieron las *"Hardtack"* de noviembre y diciembre.

En mayo de 1944, un mes antes de la invasión *"Overlord"*, se lanzó una nueva serie de misiones de reconocimiento y engaño, denominadas *"Tarbrush"*, en la zona del paso de Calais.



"Forfar Beer", agosto-setiembre de 1943

3-5 agosto Tras dos intentos infructuosos, el grupo de comandos del *major* F.W. Fynn desembarca cerca de Eletot, en la costa del paso de Calais, pero no consigue hacer prisioneros.
1-2 setiembre Se reanuda *"Forfar Beer"*. El grupo de Fynn desembarca poco después de la medianoche. Envía elementos de reconocimiento y espera hasta el día siguiente. Un pescador francés les proporciona postales con indicaciones de los fortines alemanes.
3-4 setiembre Tras atacar un puesto de vigilancia alemán, el grupo de Fynn vuelve a su punto de reunión y se retira en botes neumáticos.

UN COMANDO EXTRAORDINARIO

Sam Brodison se enroló en los Reales Fusileros Irlandeses en 1934 y vivió su bautismo de fuego en Palestina en 1936. Ya en la II Guerra Mundial, fue herido en combate en Bélgica, en 1940, y después enviado al Ulster. Aburrido por la rutina del entrenamiento, fue uno de los primeros voluntarios de los recién formados Comandos del Ejército y se unió al Escuadrón A del 12.º Comando. La primera incursión en el Canal en la que participó Brodison, un corpulento y rudo irlandés, fue en Ambleteuse, en julio de 1941, donde fue nuevamente herido al alcanzarle en la cara un trozo de metralla de un proyectil procedente de una *E-boote* alemana. Brodison llegó a tomar parte en 18 incursiones durante los años de la guerra. En las primeras, como la de las islas Lofoten, junto a Noruega, en diciembre de 1941, fue como miembro de un gran contingente del 12.º Comando, pero en las de *"Forfar"*, *"Hardtack"* *"Tarbrush"* trabajó en un equipo reducido de oficiales y suboficiales que, como él, habían adquirido una gran experiencia en las incursiones a través del Canal. Este grupo fue la espina dorsal de las incursiones de engaño, y la bravura y frialdad ejemplar de Brodison fueron recompensadas con una mención en despachos y con la Medalla Militar. Después de la última incursión *"Tarbrush"*, Brodison fue lanzado en paracaídas sobre Yugoslavia para cooperar con los partisanos en diversas misiones de sabotaje. Abajo: Sam Brodison trepa por una pared durante un ejercicio de entrenamiento.



discreción era la mejor muestra de valor que se podía ofrecer en aquella misión.

Todas estas operaciones en la costa norte de Francia se prepararon para confundir a los alemanes sobre las intenciones aliadas, pero algunas otras lo fueron para examinar las defensas de las playas de Normandía. Dos fueron vetadas en el último momento por el COSSAC, pero una tercera, la *"Hardtack 21"*, se efectuó desde Newhaven en la noche del 26 al 27 de diciembre. Un equipo de cinco comandos franceses, al mando del teniente Francis Vourch, reconoció la playa de Quineville, que durante el Día D se convirtiría en una parte de la llamada playa *"Utah"* de la 4.ª División norteamericana. Las órdenes de Vourch eran explorar una franja de la línea costera de unos 400 m de longitud y registrar los obstáculos de playa que hubiera, además de cualquier otro que pudiera impedir el avance.

Vourch desembarcó a las 23,50 horas y tras una caminata de 15 minutos llegó a una marisma en la que él y sus hombres se hundieron hasta las rodillas. Sin embargo, consiguieron llegar hasta terreno más compacto. Luego, a mitad de camino entre un pequeño banco de arena y una área inundada, descubrieron un obstáculo contracarro que el COSSAC necesitaba conocer mejor, pues había sido detectado mediante fotografías aéreas y catalogado sólo como Elemento C, pero hasta la fecha nadie sabía sus dimensiones exactas. Vourch consiguió la información necesaria y por ello fue condecorado con la Cruz Militar.



Una bomba provocó explosiones en cadena debajo del agua

Todas las incursiones planeadas para el período de plenilunio de enero de 1944 fueron canceladas. Otra serie de 10 incursiones *"Hardtack"* previstas para febrero también fueron anuladas cuando el Alto Mando aliado prohibió terminantemente todas las operaciones en las costas francesas y belgas. Luego, irónicamente, se exigió la organización urgente de una nueva serie de acciones para mayo.

La razón de este brusco cambio fue que un bombardero británico había lanzado una bomba contra una batería costera durante un ataque a las defensas y ésta había desencadenado una serie de explosiones en cadena a lo largo de toda la costa circundante, justo en la rompiente de las olas. Se hicieron fotografías y se informó del asunto. El profesor J. D. Bernal, un experto en minas que por entonces trabajaba en el Cuartel General de Operaciones Combinadas, sospechó que se trataba de un nuevo tipo de mina.

Parecía ser que los alemanes habían fabricado algún nuevo sistema mecánico para defender las playas que habían sido elegidas por los planificadores del Día D. Se hizo un llamamiento urgente para que se constituyera rápidamente una nueva fuerza de incursores y se encargó la misión al capitán Bryan Hilton-Jones, comandante del X Escuadrón del 10.º Comando (Interaliado). Se eligieron cuatro áreas: las dunas de Bray, Les Hemmes, Quend-Plage y Onival. Las incursiones, codificadas como *"Tarbrush"* 3, 5, 8 y 10, se planearon para el siguiente período de plenilunio, entre el 14 y el 19 de mayo. La fuerza fue denominada *Hiltforce* y cada equipo de incursores consistió en un oficial y dos comandos de menor rango como tripulación de los botes, otro comando de empleo inferior actuaba como tripulante y radiotelegrafista, mientras que un oficial de los Reales Ingenieros y un suboficial desembarcarían en la playa y desmontarían una mina.

En total se lanzaron ocho incursiones *"Tarbrush"* del





Izquierda: Se utilizó un muro cubierto de vegetación para el entrenamiento con garfios. Abajo, izquierda: Los miembros de un comando que participó en 14 incursiones en Francia y tres más en Noruega. Primera fila, CSM Brodison, el capitán Smith, y el cabo primero Howells; segunda fila, el cabo Nash, el capitán Magonigal y el soldado Coleman. Inferior: Comandos con el rostro tiznado se esconden durante una incursión *"Forfar"*.

15 al 18 de mayo. En la primera noche sólo *"Tarbrush 8"* fue capaz de desembarcar. Los dos zapadores realizaron un reconocimiento detallado de las defensas de la playa y luego intentaron recoger un ejemplar de las minas que encontraron atadas a estacas de madera. Mientras lo intentaban, el teniente Stone, resbaló y se asió instintivamente a la mina para no caer. "Puesto que no sucedió nada", comentó en un informe que se le envió apresuradamente a Winston Churchill tras la incursión, "no parecía que fuera muy sensible". Stone fue incapaz de extraer el mecanismo, pero a su vuelta informó que eran *Tellermine* 42 ordinarias impermeabilizadas con grasa.

La información recogida durante este primer reconocimiento fue tranquilizadora, pero no definitiva, y se reorganizaron otras tres acciones para la siguiente noche. *"Tarbrush 10"* fracasó de nuevo en su intento de desembarcar debido al mal tiempo, pero las otras dos sí lo lograron. Una de ellas se topó con una patrulla alemana y tras un intercambio de disparos, los comandos se vieron obligados a retirarse sin encontrar ninguna mina.

Se ocultaron entre las defensas de la playa y después en el agua y, finalmente, la patrulla avanzó

Sin embargo, *"Tarbrush 5"* consiguió comprobar lo que el SHAEF requería. A pesar de que se vio a una antorcha que iluminaba la playa, los dos zapadores desembarcaron y se encontraron con un alemán que, sentado, fumaba un cigarrillo a menos de 120 m de ellos. Sin amedrentarse, siguieron con su trabajo bajo las mismas narices del centinela e investigaron algunas de las minas colocadas en las estacas. Posteriormente confirmarían lo que había supuesto Stone.

Para entonces el SHAEF tenía evidencias casi definitivas de que las explosiones por simpatía que el bombardero había detectado se debían a *Tellermine* inadecuadamente impermeabilizadas y cuyas espoletas habían sido corroídas por el agua del mar. A pesar de todo, se decidió organizar una última incursión, *"Tarbrush 10"*, por si acaso se podía obtener información adicional.

Hasta entonces los comandos de las *"Tarbrush"* habían tenido suerte, pero ésta no iba a continuar. Llovía muy fuerte cuando los dos zapadores desembarcaron en Onival desde sus botes neumáticos. El patrono era el comandante de la incursión, el teniente George Lane del X Escuadrón. No encontraron minas y el oficial de zapadores se alejó hacia alguno de los obstáculos contracarro denominados Elemento C, pues se les había ordenado que los fotografiaran con una cámara de infrarrojos. A Lane le acompañó el segundo oficial, y el suboficial y el operador de radio fueron avistados por una patrulla alemana que les atacó. Se escondieron entre las defensas de la playa y luego en el agua, y posteriormente la patrulla pasó de largo. Los dos oficiales seguían sin regresar y una vez que transcurrió el tiempo asignado para que permanecieran en la playa, los dos suboficiales dejaron en el agua el bote neumático por si volvían los oficiales y regresaron a nado a la motora.

Cuando la lancha regresó al buque nodriza sin los oficiales, Hilton-Jones, que se hallaba en el mismo, tomó el mando personalmente y regresó a la playa. No encontró ninguna huella de ellos y luego se divulgó que ambos habían sido hechos prisioneros.

Las bajas sostenidas durante las tres series de operaciones habían sido considerables. Pero los logros de los incursores fueron notables, pues engañaron a los alemanes por completo acerca de las intenciones reales aliadas, y los desembarcos del Día D en Normandía no se podrían haber efectuado sin ellas.

Cuando las operaciones del Viet Cong aumentaron de intensidad en Vietnam del Sur, los norteamericanos desarrollaron una fuerza fluvial para interceptar las líneas de suministros enemigas.

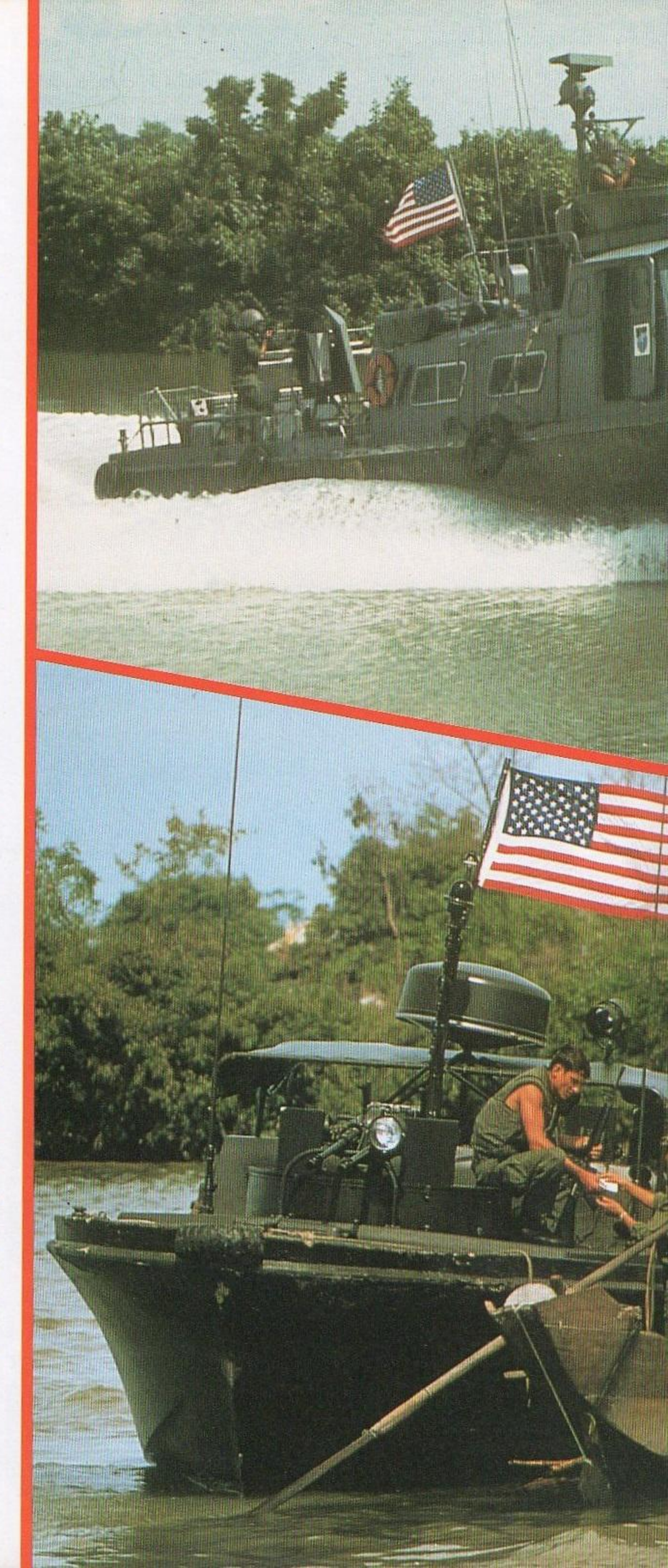
Cuando Estados Unidos comenzó a enviar sus fuerzas terrestres a combatir a Vietnam, en 1965, también empezó una campaña en las "aguas marrones" (las de los ríos y costas, frente a las "aguas azules" del océano, en términos navales) de aquel país. Las necesidades peculiares de las operaciones fluviales y costeras exigían un nuevo tipo de armamentos, preparados específicamente para la guerra en aquel entorno.

Las Fuerzas Armadas de Estados Unidos no entraban en un terreno nuevo, ni mucho menos. Durante las primeras fases de la guerra de Indochina, tanto Francia como la República del Vietnam habían desarrollado pequeñas flotillas de embarcaciones diseñadas para patrullar y combatir en los ríos. La experiencia de estas operaciones, durante los años cuarenta, cincuenta y sesenta, la aprovechó el Mando de Asistencia Militar en Vietnam (MACV) norteamericano cuando empezó a abordar el problema de las misiones militares en "aguas marrones". Sin embargo, el MACV planeó desde el comienzo una aproximación deliberadamente lenta a la formación de su fuerza costera y fluvial. El primer paso fue obtener la autorización de la Junta de Jefes de Estado Mayor en Washington para las misiones de detención y búsqueda en Vietnam, pues era evidente que el Viet Cong (VC) y el Ejército norvietnamita (EN) recibían sustanciosos suministros de armas, munición y equipo médico por esas rutas. La Armada norteamericana creó la Fuerza Operacional 71 (TF 71) para efectuar la operación *"Market Time"*, que comenzó el 11 de mayo de 1965. Esta unidad se convirtió después en la Fuerza Operacional 115 y, quedó bajo el mando directo del MACV.

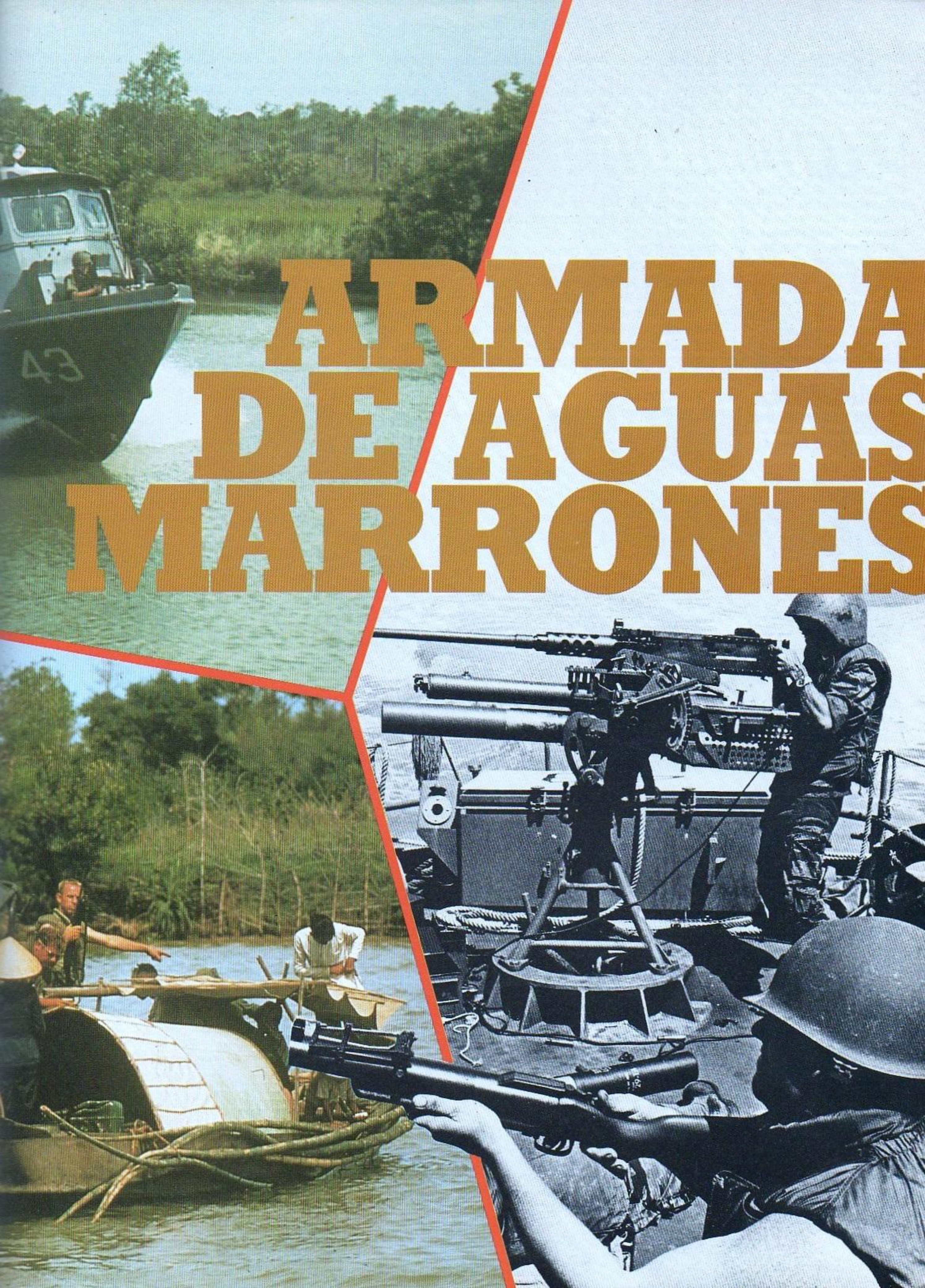
Los buques que participaron en la detención del tráfico costero fueron las balandras de la Guardia Costera

Cuando comenzaron estas operaciones, en agosto de 1965, la TF 115 se componía de siete destructores de escolta, dos dragaminas de escuadra, dos (y posteriormente tres) buques de desembarco de carros (LST) equipados con radar, 17 balandros guardacostas y varios escuadrones de aviones de reconocimiento marítimo. De ellos, los únicos buques que realmente participaron en la detención del tráfico costero fueron los de la Guardia Costera. Éstos, de 65 toneladas, tenían una velocidad máxima de 20 nudos y estaban armados con una ametralladora de 12,7 mm y un mortero de 81 mm en un montaje doble en la proa y con un par de cañones de 20 mm en la popa de la embarcación.

Cuando comenzó *"Mark Time"*, la Armada era consciente de que la Fuerza Operacional tenía insuficientes guardacostas para asegurar una patrulla adecuada. Para complementarlos en sus funciones, se encargó una nueva embarcación a la Sewart Seacraft de



Derecha: Una patrulla de detención y búsqueda en una PBR. Arriba, derecha: Una "Swift" cruza el delta del Mekong. El casco de su artillero de popa (extremo derecho) contiene un equipo de comunicaciones conectado con el puente, lo que permite al comandante dirigir el fuego contra posiciones enemigas.



ARMADA DE AGUAS MARRONES

PRIMERAS FUERZAS FLUVIALES

Durante la guerra de Indochina, en 1946-54, las fuerzas francesas crearon las *Dinassaut*, una organización de combate capaz de operar en el hostil entorno de los canales vietnamitas. Cada *Dinassaut* comprendía una amplia gama de lanchas de asalto modificadas. Algunas se desplegaron en la función de fuego de apoyo, equipadas con diversas armas que incluían ametralladoras de 7,62 y 12,7 mm, y cañones de 20, 40 y 57 mm. Otras lanchas, como las Patrulleras Fluviales (FOM), francesas, sólo estaban ligeramente blindadas y no podían resistir el denso fuego de una emboscada. Sin embargo, su cañón de 20 mm y su alta velocidad las convertía en valiosas lanchas de detención y búsqueda. Éstas y los vehículos de desembarco de personal (LCVP) estaban armadas con un cañón de 20 mm y varias ametralladoras de 7,62 y 12,7 mm. Se utilizaban como escolta de convoyes fluviales y en misiones de búsqueda y destrucción de fuerzas guerrilleras. En 1953 se establecieron las primeras unidades navales vietnamitas, que quedaron bajo el control de Vietnam del Sur dos años después. En 1964, las fuerzas fluviales vietnamitas, entonces conocidas como Grupos de Asalto Fluviales (RAG), tenían unas 200 lanchas.

Louisiana, basada en un buque diseñado para prestar servicio a las plataformas petrolíferas del golfo de México, junto a las costas de Louisiana y Texas. Con el nombre de "Swift", estos buques tenían 15 m de eslora y podían alcanzar velocidades superiores a los 25 nudos. El armamento se componía normalmente de dos ametralladoras de 12,7 mm montadas sobre la cabina de gobierno, con un afuste doble de 12,7 mm y 81 mm en la popa. La tripulación también disponía de lanzagranadas M79 de 40 mm y ametralladoras ligeras de 7,62 mm para completar su potencia de fuego. La designación oficial de los "Swift" era Patrullera Rápida (PCF) y se construyeron dos variantes: la Mark I y la Mark II; la segunda se distinguía por la posición de la timonera más hacia la popa, se distribuyeron 104 Mark I y unas 95 Mark II.

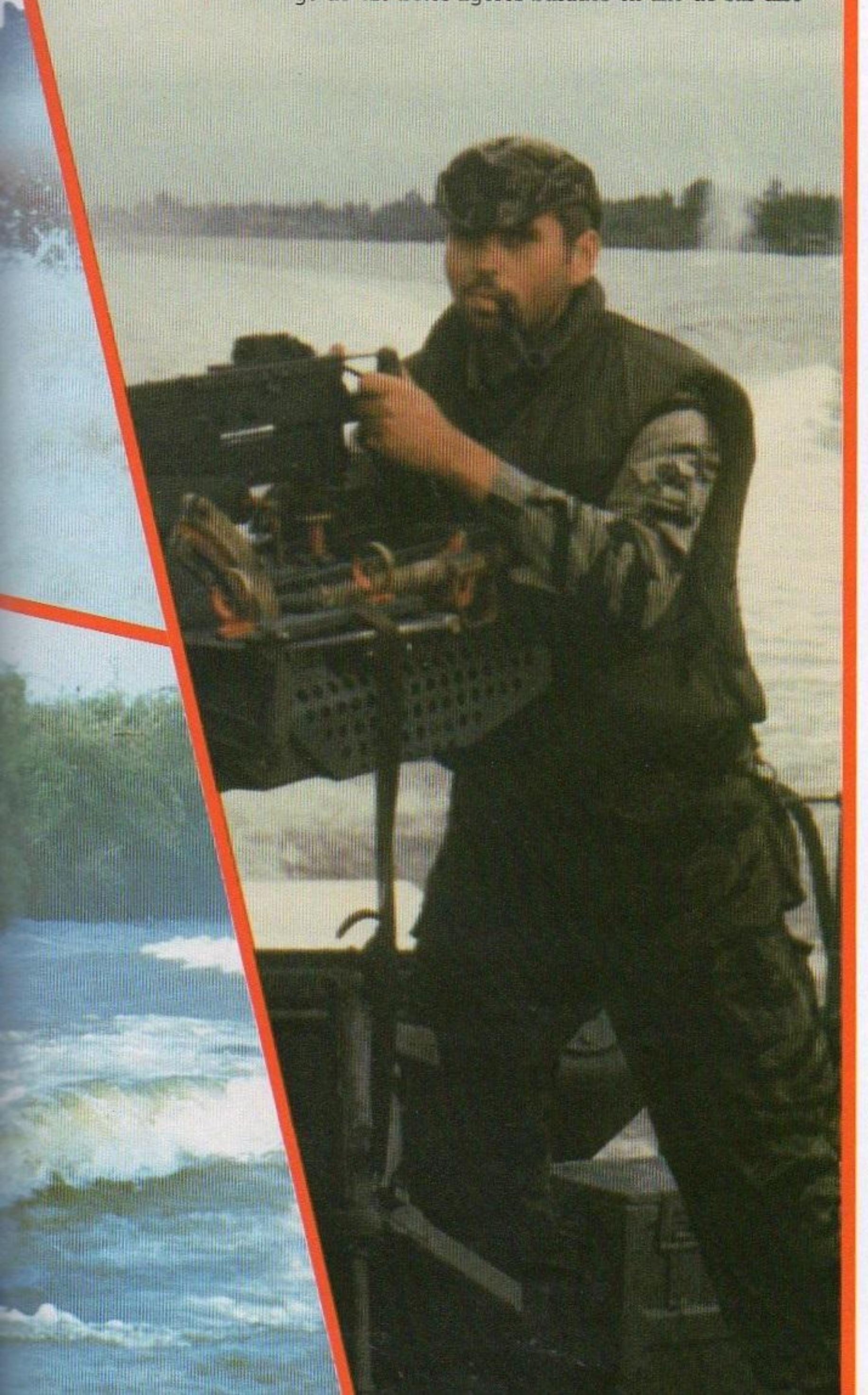
Las mayores embarcaciones desplegadas por la Armada para impedir la infiltración fluvial fueron las cañoneras de la clase "Asheville". Éstas empezaron a entrar en servicio a comienzos de 1966 y estaban armadas con un cañón de 76 mm en una torre a proa, dos ametralladoras de 12,7 mm montadas en la superestructura y un cañón antiaéreo de 40 mm en la popa. Podían alcanzar velocidades de hasta 40 nudos con sus motores de turbina de gas, pero para las travesías más largas utilizaban un motor diesel. Aunque su eslora de 50 m y sus 225 toneladas de desplazamiento les hacía mucho más grandes que las "Swift" y las balandras guardacostas, el casco de blindaje ligero de las cañoneras "Asheville" las hacía extremadamente vulnerables a los ataques con cohetes.



Una de las misiones principales de la PBR (izquierda) consistía en patrullar los canales del Vietnam en busca de los numerosos juncos y sampanes sospechosos de transportar armas y suministros para el Viet Cong. Inferior izquierda: Una PBR Mark II navega junto a la orilla en busca de guerrilleros.
Interior, izquierda: Una LCM de construcción francesa, convertida por la Armada de Vietnam del Sur en una lancha de mando y comunicaciones.
Abajo: Reconocimiento por el fuego.

Las tácticas empleadas en las operaciones *"Market Time"* se basaban en el radar. El contacto con un objetivo se establecería por un destructor, dragaminas o avión, y esta posición era radiada a una "Swift" o cañonera que esperaría en puerto. La embarcación interceptadora intentaría entonces cruzarse con la ruta del objetivo gracias a la información radiada desde el buque o avión de descubierta.

La Armada norteamericana estableció una fuerza complementaria para efectuar operaciones similares en los ríos de Vietnam del Sur. La Fuerza Operacional 116, denominada *"Game Warden"*, se creó en setiembre de 1965 para asistir a las fuerzas fluviales vietnamitas a la hora de impedir que el VC usase los canales interiores. Al necesitarse un tipo de embarcación no existente en el inventario de la Armada, el más adecuado se obtuvo una vez más a partir de un diseño civil. En noviembre de 1965, la United Boatbuilders, una fábrica de embarcaciones de recreo situada en el estado de Washington, recibió un encargo de 120 botes ligeros basados en uno de sus diseños. El resultado fue la Patrullera Fluvial (PBR), una embarcación de 10 m que constituiría la espina dorsal de la Fuerza Operacional 116. El casco estaba hecho de fibra de vidrio y espuma de plástico, y la embarcación era propulsada y dirigida por dos hidrorreactores a una velocidad máxima de 25 nudos. El armamento, como en las "Swift", podía variar, pero la disposición más común consistía en un montaje doble de 12,7 mm delantero y una ametralladora de 7,6 mm montada detrás de un escudo en la popa. La tripulación también tenía a su disposición un lanzagranadas M79. El compartimiento del motor estaba protegido por un blindaje capaz de detener proyectiles de calibre ligero. La experiencia de las operaciones resultó en un PBR perfeccionado, el Mark II, encargado a la United Boatbuilders en marzo de 1967. Este modelo era ligeramente más grande, con una tercera ametralladora de 12,7 mm en lugar de la de 7,6 mm, además de un mortero de 60 mm.



La unidad básica era el escuadrón de asalto fluvial, compuesto por lanchas y otras embarcaciones

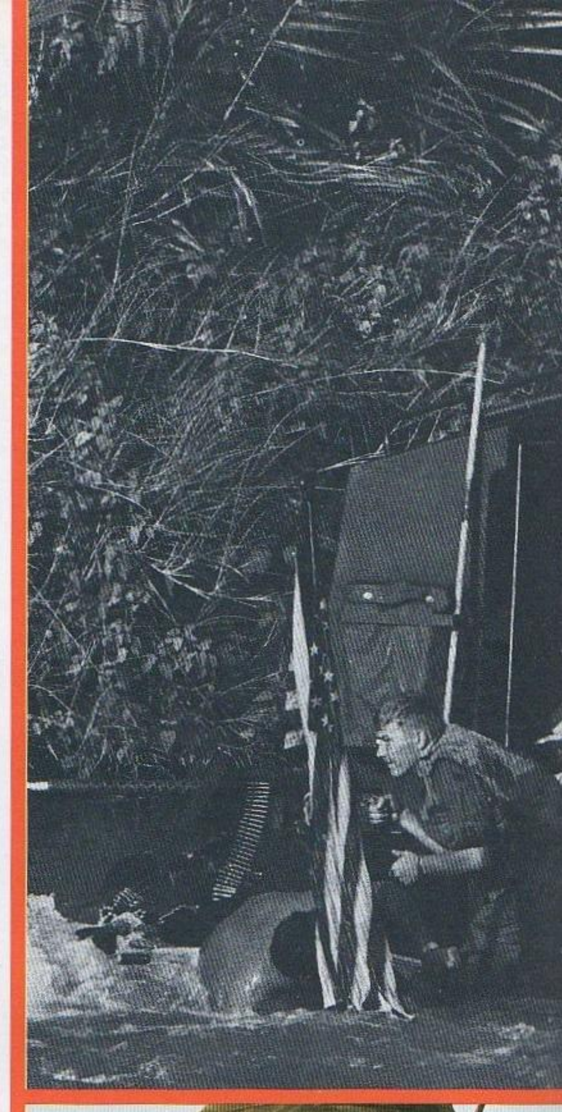
"Game Warden" era una operación de control similar a la *"Market Time"*. Las PBR cruzaban los ríos y canales de Vietnam del Sur, y cubrían hasta 50 km en patrullas de 12 horas. De noche, las salidas eran más frecuentes, pues cualquier embarcación vietnamita que navegase en aquellas horas violaba el toque de queda y ello era ilegal.

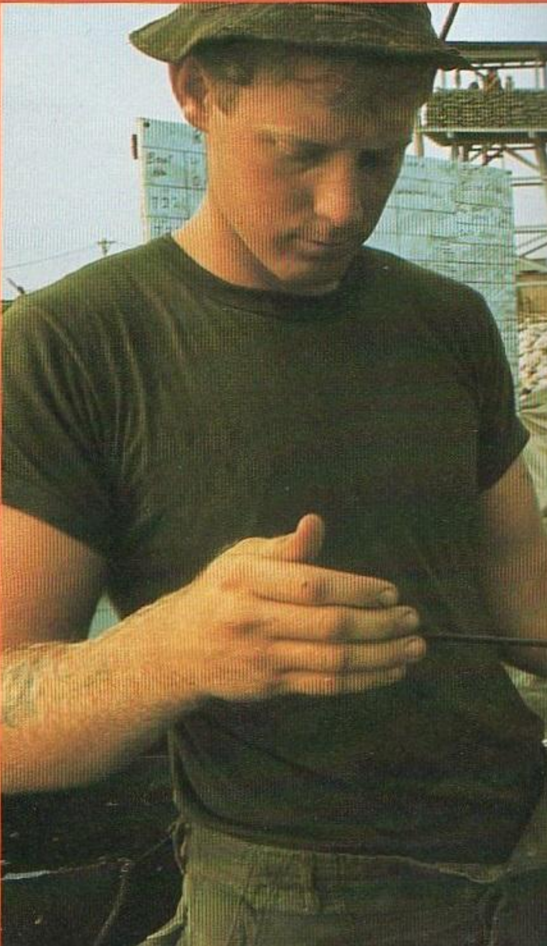
Ni *"Market Time"* ni *"Game Warden"* fueron capaces de organizar operaciones de asalto, y la imposibilidad de la República de Vietnam de contener las actividades de las grandes fuerzas del Viet Cong en el delta del Mekong y en las cercanías de Saigón creó la necesidad de una fuerza de combate fluvial. El MACV optó por desplegar fuerzas terrestres norteamericanas en la zona táctica del IV Cuerpo para cubrir el área del Mekong. Sin embargo, no parecía existir un método fácil para basarlas en un área tan densamente poblada y con apenas algo de terreno disponible. Puesto que la mayoría de sus operaciones se llevarían a cabo en los canales del interior, el estado mayor del MACV decidió estacionar esta nueva fuerza en el agua. Esta decisión condujo a la creación de la Fuerza Móvil Fluvial (MRF).

Ésta se componía de dos elementos: la 2.ª Brigada de la 9.ª División de Infantería y la Fuerza Operacional 117 de la Armada nortemericana. Todos los medios embarcados estaban controlados por la TF 117. Su unidad básica era el escuadrón de asalto fluvial, formado por una amplia variedad de buques y embarcaciones. La mayoría de ellos estaban construidos a partir de la lancha de desembarco de mecanizados (LMC), un buque básico de la flota anfibia de posguerra de la Armada norteamericana. Estos lanchones tenían 17 m de eslora y estaban diseñados para transportar hasta 12 hombres o un carro de combate. Para adaptarlas a las operaciones fluviales fue necesario armarlas y acorazarlas.

El bote más común en los escuadrones de asalto fluviales fue el transporte de tropas acorazado (ATC), que era capaz de llevar una sección de infantería completa. Se le colocó un armazón de láminas de acero en los laterales del casco y en la superestructura para darle protección contra los RPG y proyectiles de cañones sin retroceso. La superestructura se rediseñó para llevar un cañón de 20 mm en una barbeta en la parte posterior mientras que, justo delante de esa posición, había dos ametralladoras de 12,7 mm en barbetas, una a cada lado de la superestructura. También se podía utilizar una gran plancha de acero sobre la zona de carga en los ATC (H) como platafor-







AERO-DESLIZADORES

Una de las embarcaciones más originales empleadas por la Armada y el Ejército norteamericanos en sus misiones en el delta del Mekong fue el vehículo de patrulla de colchón de aire (PACV) o aerodeslizador. Fabricado por la Bell Aerosystems, el PACV (arriba) fue diseñado para operar tanto en tierra como en agua y podía pasar por encima de obstáculos bajos y olas de 2 m. La Armada esperaba utilizar el PACV para sustituir a los helicópteros de la TF 116, mientras que el Ejército quería mejorar la movilidad de la MRF. Esta embarcación tenía una eslora de 12 m y pesaba cinco toneladas, con un motor de turbina de gas General Electric LM-100 que suministraba una velocidad máxima de 60 nudos en el agua. El armamento se limitaba a dos ametralladoras de 12,7 mm montadas sobre la cabina de gobierno. En mayo de 1966, se enviaron tres PACV a Vietnam para su evaluación en las fuerzas *"Market Time"* y *"Game Warden"*, que operaban en los canales interiores y en las aguas costeras, respectivamente. Durante la operación *"Quai Vat"*, en la región conocida como la "meseta de las cañas", los PACV demostraron su efectividad en condiciones de combate. Su inmenso tamaño, su ruido y el polvo que levantaban tenían un gran efecto psicológico sobre los vietnamitas. Sin embargo, en 1969, fueron retirados del área del I Cuerpo después de tres años de operaciones continuas y se les dio de baja del servicio activo.

ma para helicópteros, y estas lanchas se emplearon también como hospitales de sangre, con instalaciones adecuadas bajo la cubierta. Posteriores modelos de ATC tenían, además un armamento normal, dos lanzagranadas Mk 18 de 40 mm. Cada escuadrón de asalto fluvial tenía 26 ATC, uno de los cuales estaba equipado para reabastecer combustible, algo indispensable durante las operaciones prolongadas.

El casco de la LCM sirvió también de base para otras dos embarcaciones de la MRF: los monitores y las lanchas de mando y control (CCB). Ambos modelos tenían el mismo armamento. La rampa de la LCM (6) fue eliminada y sustituida por una proa redondeada sobre la que se montó un cañón de 40 mm, capaz de un alto volumen de fuego durante las operaciones de desembarco. Entre la superestructura y la torre del cañón de 40 mm, el monitor llevaba un mortero de 81 mm junto a dos ametralladoras de 7,6 mm. Además, embarcaba al menos dos lanzagranadas Mark 18. En las CCB se sustituyó el mortero por una estructura que contenía el equipo de comunicaciones esencial para los comandantes del batallón y la fuerza operacional durante las misiones. En algunos de los monitores se sustituyó el cañón de 40 mm por un lanzallamas. Cada escuadrón de asalto fluvial tenía tres CCB y cinco monitores.

La Fuerza Móvil Fluvial sólo disponía de un tipo de barco específicamente diseñado para sus operaciones: la patrullera de asalto de apoyo (ASPB). Tenían 15 m de eslora, una tripulación de cinco hombres y estaban diseñadas para suministrar fuego de apoyo además de las misiones de dragado de minas. El casco estaba hecho de acero, mientras que la superestructura era de aluminio para ahorrar peso. Llevaba un cañón de 20 mm en una torre en la proa, mientras que otra situada en lo alto de la superestructura montaba la habitual ametralladora de 12,7 mm en un afuste doble. Llevaba un mortero de 81 mm en la popa, además de dos lanzagranadas Mk 18. Aunque estaban diseñadas para conseguir una velocidad máxima de 16 nudos, estas embarcaciones sólo podían llegar en servicio a los 14. Para reducir el ruido del motor se empleó un peculiar sistema de escape bajo el agua. Había 16 de estos barcos en un escuadrón de asalto fluvial y se utilizaban en una amplia variedad de funciones: emboscadas, patrullas, misiones de reconocimiento y de escolta.

Gran parte del armamento pesado de los batallones que componían la Fuerza Móvil Fluvial fue eliminado de su cuadro de organización y equipos. Se esperaba que los fuertemente armados ASPB y monitores proporcionarían la potencia de fuego compensatorio. Sin embargo, se destinó un batallón de artille-



ría a la 2.ª Brigada y se planeó desplegar sus obuses de 105 mm en apoyo de las operaciones. Un ATC llevaría el cañón y su vehículo tractor hasta la posición de la base de tiro en la orilla del río. El ATC entonces llegaría a la rivera para que el obús y su tractor se adentrasen en la costa. Sin embargo, el terreno del delta provocó dudas sobre si tal plan era factible. El teniente coronel Carroll Meek, comandante del 3.er Batallón de la 34.ª de Artillería, comenzó a experimentar sobre un nuevo modo de emplazar los obuses. Al colocar el arma de 105 mm sobre una barcaza y descubrir que podía funcionar con seguridad, Meek pidió una barcaza diseñada específicamente para instalar estas armas de 105 mm.

Se efectuó un diseño preliminar en la bahía de Cam Ranh, se le sometió a pruebas, se modificó ligeramente y, después, entró en servicio. Se componía de 15 pequeños pontones soldados entre sí como

Encargada de suministrar fuego de apoyo, una ASPB (interior, izquierda) encabeza una columna de la MRF en persecución del enemigo. Izquierda: Con el casco abierto por un ataque con cohetes del Viet Cong, una ASPB se dirige a la orilla en un intento de no hundirse. Abajo: Un monitor *"Zippo"* utiliza sus lanzallamas. Inferior derecha: Misión cumplida; un dragaminas fluvial entra en el puerto de Nha Be. Inferior izquierda: Entretenimiento de las armas de vuelta a una base de las PBR.

una sola plataforma. Una caseta para alojar a los tripulantes dividía a la barcaza en dos, y se colocó un obús M102 de 105 mm a cada lado, mientras la munición se transportaba en superestructuras acorazadas en la proa y popa. Las barcazas eran remolcadas por LCM (8) modificadas para llevar el puesto de mando de la batería y armadas con dos ametralladoras de 12,7 mm. El general William B. Fulton, que dirigió la Fuerza Móvil Fluvial en sus operaciones iniciales, dijo sobre estas unidades: "La idea de desarrollar las barcazas de artillería fue la decisión de equipo más importante tomada por el Ejército para la Fuerza Móvil Fluvial, puesto que proporcionaron un apoyo artillero eficaz en todo momento."

En los canales menores los convoyes podían utilizar el reconocimiento por el fuego

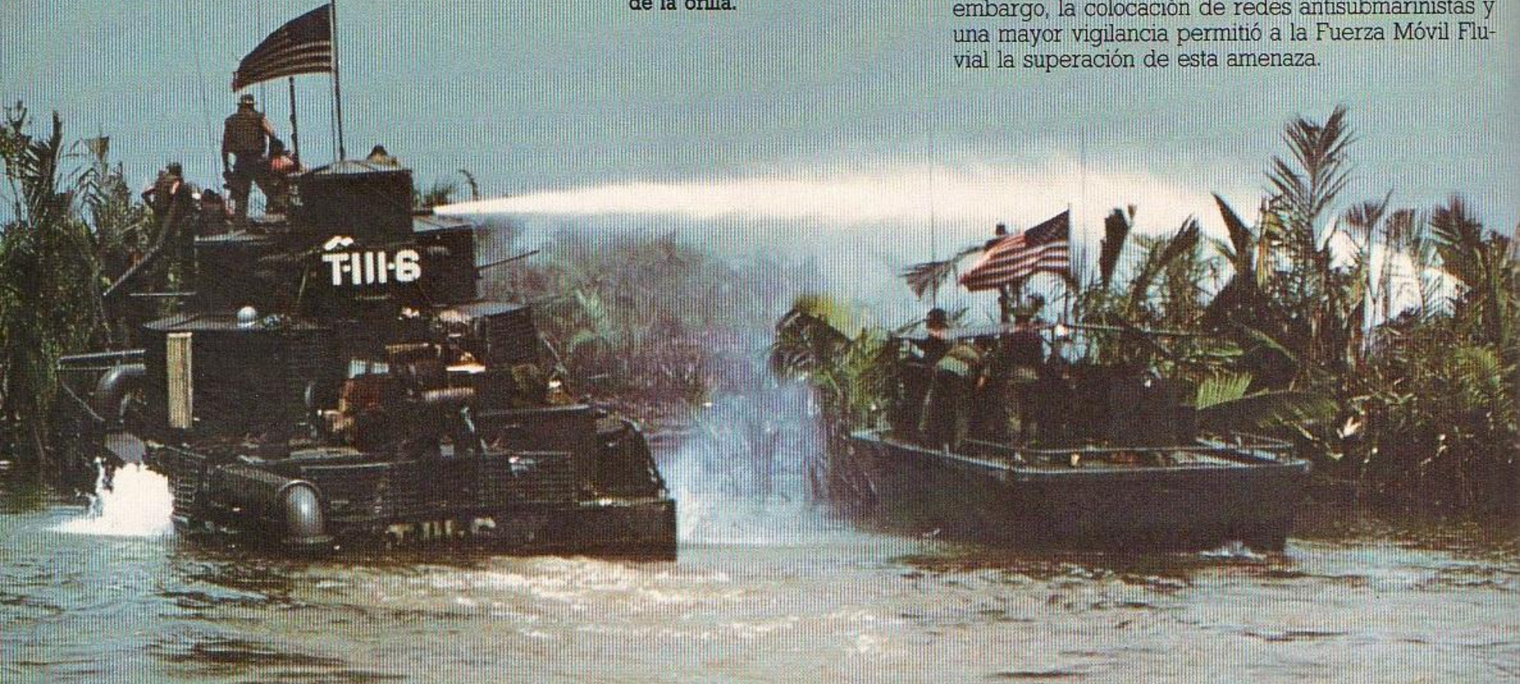
En otro intento de mejorar la movilidad de la artillería, se desarrollaron plataformas aeromóviles que se utilizaron por primera vez en noviembre de 1967. Estaban equipadas con patas que descansaban en el lecho del río y cuyo peso se podía ajustar a la profundidad de las aguas. Entraban en acción transportadas por helicópteros CH-47 Chinook. Gracias a ello, la Fuerza Móvil Fluvial no careció nunca de artillería o de cobertura de helicópteros.

La Fuerza Operacional 117 y la Fuerza Móvil Fluvial desarrollaron un procedimiento reglamentario para todas las operaciones. Las embarcaciones avanzaban por los canales en formación de columna con los ASPB a la cabeza, flanqueados por dragaminas. Les seguía una CCB con el comandante naval del escuadrón fluvial de asalto a bordo. La siguiente embarcación solía ser un monitor, seguido de tres ATC que llevaban la primera compañía del batallón. El ATC del comandante de la compañía aparecía en diversos puntos a lo largo de este convoy, según la magnitud de las operaciones.

Para el desembarco, se destinaba a cada compañía un trecho de la rivera, normalmente a intervalos de 150 ó 300 m. Para reducir las defensas del enemigo, el comandante del batallón podía elegir entre el fuego de la artillería, el de los ASPB, o el de los monitores. El viajaba en la CCB del comandante del escuadrón de asalto o bien volaba en un helicóptero. En los canales más pequeños los convoyes utilizaban reconocimiento por el fuego a fin de descubrir posibles emboscadas del Viet Cong. Sin embargo, ya que los métodos de la Fuerza Móvil Fluvial terminaron siendo familiares al VC, comenzó a ser una táctica favorita la de abrir fuego desde posiciones escondidas contra los ATC y CCB con RPG-2 y 7 o cañones sin retroceso. Cuando el convoy llegaba al área operacional, se marcaba la playa con humo de color, una táctica también empleada en las zonas de desembarco aeromóvil. Los soldados reembarcaban en las mismas lanchas que los habían transportado anteriormente, a la que reconocían por un gallardete colgado del mástil, además de las diversas combinaciones de colores de las tres luces de posición de cada ATC. Cuando surgieron las polémicas sobre la formación de la TF 117, el MACV aceptó que se mejorase la movilidad de la fuerza mediante instalaciones flotantes de base propias. Para ello, se le asignaron dos buques cuartel automóviles –el USS *Benewah* y el USS *Colleton*– que proporcionaron alojamiento a los hombres de la fuerza fluvial. Aunque cada uno tenía 800 plazas, en la práctica se comprobó que hacía falta más espacio de alojamiento por lo que se les concedió otro buque cuartel remolcado con espacio para otros 625 hombres. Dos buques de reparaciones mantenían a las embarcaciones de la Fuerza Móvil Fluvial en buen estado; sus grúas podían izar a los ATC, monitores o ASPB fuera del agua y colocarlos en barcazas para trabajos en dique seco.

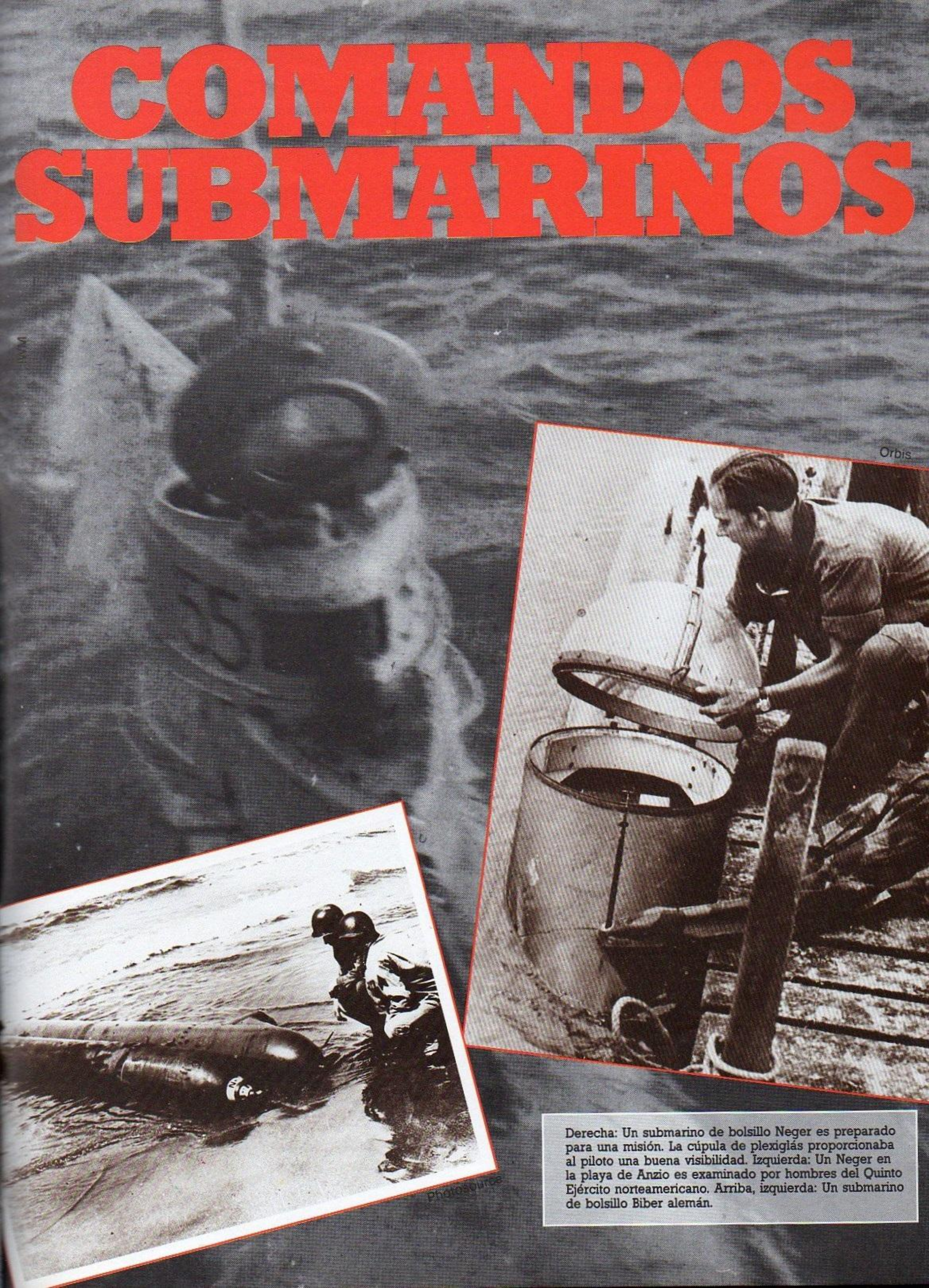
Ya que la base era un elemento extremadamente valioso, se la mantenía muy bien protegida. Una compañía de fusileros enviaba normalmente dos secciones, una a cada orilla, para vigilar posibles ataques del VC, mientras el resto de la compañía quedaba en reserva en uno de los buques cuartel. Las secciones en tierra aseguraban su zona mediante patrullas frecuentes a fin de conseguir información rápida sobre movimientos enemigos en dirección a la base. Ésta no estaba nunca a más de 50 km de la zona de operaciones y, para su propia protección, el *Benewah* y el *Colleton* estaban equipados con dos cañones de 76 mm, dos montajes dobles de 40 mm, ocho ametralladoras de 12,7 mm y diez de 7,6 mm. No se lanzaron ataques contra las bases hasta 1968, cuando se efectuaron varios intentos con cañones sin retroceso que sólo causaron leves daños. Una amenaza mayor tuvo lugar en noviembre de aquel año, cuando buceadores del VC o el EN comenzaron a colocar minas en los cascos de las embarcaciones de la MRF. Un buque de salvamento fue hundido y el USS *Westchester County*, un LST, resultó dañado en estos ataques. Sin embargo, la colocación de redes antisubmarinistas y una mayor vigilancia permitió a la Fuerza Móvil Fluvial la superación de esta amenaza.





A finales de 1968, las tres principales fuerzas operacionales de la Armada norteamericana en Vietnam –TF 115, 116 (cuya insignia aparece arriba) y 117– habían alcanzado sus objetivos respectivos. Sin embargo, aunque la infiltración de suministros a través del delta del Mekong y por el mar se había reducido al mínimo, el VC había empezado a explotar una ruta alternativa, a través de la frontera camboyana. Para contener la actividad enemiga en esa zona, se agruparon varias unidades de *"Market Time"*, *"Game Warden"*, y la MRF en una fuerza combinada denominada *"Sealords"*. Mientras las PBR iban río arriba gracias a su poco calado, sus zonas de patrulla eran asumidas por las "Swift". Las operaciones continuaban con una participación creciente en la Armada sudvietnamita a medida que las fuerzas norteamericanas se retiraban progresivamente. En la primavera de 1972 sólo quedaban oficiales de enlace para ayudar a las unidades sudvietnamitas. Abajo: Una ATC modificada para transportar un cañón de agua de alta presión dirige su chorro contra fortificaciones del VC cerca de la orilla.

COMANDOS SUBMARINOS



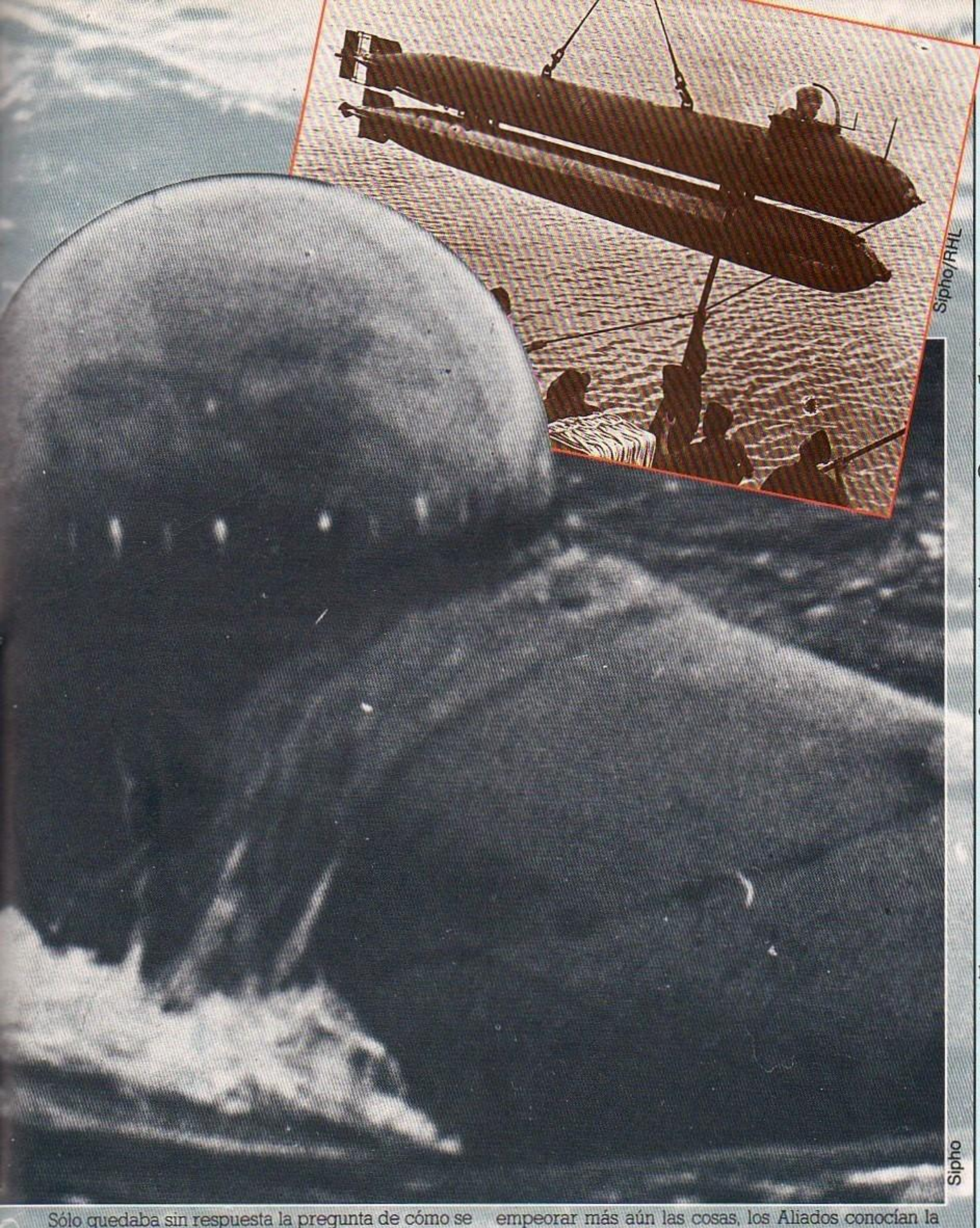
Derecha: Un submarino de bolsillo Neger es preparado para una misión. La cúpula de plexiglás proporcionaba al piloto una buena visibilidad. Izquierda: Un Neger en la playa de Anzio es examinado por hombres del Quinto Ejército norteamericano. Arriba, izquierda: Un submarino de bolsillo Biber alemán.

Los "hombres K" de la Armada alemana mantuvieron con sus submarinos de bolsillo una campaña desesperada contra la navegación aliada en 1944.

Hacia la segunda quincena de julio de 1944 la cabeza de playa aliada en las costas de Normandía se expandía rápidamente: el Tercer Ejército norteamericano había limpiado la península de Cherburgo, en el oeste, mientras que en el otro flanco, lo poco que quedaba de la ciudad de Caen había caído en manos británicas y canadienses tras una lucha larga y feroz. Sin embargo Hitler, cuando no sus generales, estaba convencido de que todavía podía conseguir la victoria en Occidente. Hacia el 20 de julio se concentraron cerca de ocho divisiones acorazadas contra el perímetro de Normandía, la mayoría de ellas frente a las fuerzas británicas, en el flanco oriental. Si se podía detener el flujo de material bélico a través del canal de la Mancha habría todavía una oportunidad de arrojar a los invasores al mar.

Izquierda: Cumplida su misión, el piloto de un Neger vuelve a la base. Abajo y derecha: La configuración de doble torpedo del Neger. Inferio izquierda: El almirante Helmuth Heye, oficial en jefe de la *Kleinkampfverbände*, condecora a uno de sus valientes voluntarios.





Sólo quedaba sin respuesta la pregunta de cómo se impondría el bloqueo marítimo. La *Luftwaffe* carecía de la superioridad aérea sobre las playas y, ya fuertemente diezmada, apenas si podía lanzar pequeñas incursiones "ataca y huye". Los restos de la *Kriegsmarine* estaban muy mal equipados para llevar a cabo las órdenes del *Führer*: su flota de superficie era demasiado vulnerable a los ataques aéreos y marítimos como para ser eficaz, y sus submarinos de escuadra eran poco marineros para enfrentarse a los extensos campos de minas aliados u operar tan cerca de las costas en las que estaban fondeados una inmensa cantidad de buques de transporte de tropas y suministros. La única opción viable era desplegar los submarinos de bolsillo de las *Kleinkampfverbände* del almirante Helmuth Heye. A pesar de todo, las oportunidades de éxito eran escasas. Los "hombres K" de Heye, todos ellos voluntarios, utilizaron máquinas primitivas en sus misiones anteriores, lo que había costado una fuerte tasa de bajas de tripulantes. Para empeorar más aún las cosas, los Aliados conocían la existencia de estas unidades de batalla sutiles.

Los submarinos de bolsillo habían sido desplegados por primera vez contra los Aliados en abril de ese mismo año. Elementos de la 261.ª Flotilla, una unidad equipada con sumergibles Neger en forma de cigarro, habían atacado la ruta hacia Anzio, en la costa occidental de Italia, al sur de Roma. La incursión fue mal desde el comienzo: durante su botadura desde las playas de Practica di Mare, un punto de reunión a unos 32 km al norte del área operacional, 14 Neger se atascaron rápidamente en el lodo de las poco profundas aguas y uno de los pilotos murió por asfixia antes de que pudiera ser rescatado. Tras una travesía de cabotaje de más de tres horas, guiados por baterías antiaéreas que disparaban proyectiles trazadores hacia Anzio, los sumergibles restantes a pesar de que sus comandantes sufrían de envenenamiento por dióxido de carbono y de agotamiento, alteraron sus rumbos y se dirigieron a tierra. Tres

FUERZAS NAVALES ESPECIALES

Algunos oficiales navales alemanes habían discutido la creación de fuerzas especiales en las etapas iniciales de la Segunda Guerra Mundial, pero hasta comienzos de 1943, cuando la flota de superficie de la *Kriegsmarine* había sido anulada prácticamente y los Aliados habían introducido una amplia gama de medios antisubmarinos, no dio Hitler la aprobación para la creación de varias *Kleinkampfverbände* (unidades de batalla sutiles). El hombre encargado del trabajo, el almirante Helmut Heye, recibió amplios poderes para requisar todo lo necesario y poner en marcha el programa pero, a diferencia de italianos y británicos, los alemanes carecían de los recursos, experiencia técnica y hombres necesarios. Los italianos ayudaron, y la captura de un submarino de bolsillo británico proporcionó algunas respuestas, pero el equipo desplegado por las unidades de batalla sutiles solía estar por debajo de lo reglamentado. A finales de 1943 se reunió al primer grupo de voluntarios, unos 30 marineros y oficiales, en una base cercana al puerto báltico de Heilingenhafen y se les sometió a un duro programa de entrenamiento. Mientras los hombres se adiestraban, Heye supervisó el desarrollo de sus buques especializados. Dada la limitación de los recursos disponibles y la posibilidad de que los Aliados contrarrestaran cualquier diseño, el almirante decidió producir una amplia variedad de medios de ataque. Al final, muchos resultaron insatisfactorios y sus unidades de batalla se equiparon en su mayor parte con los submarinos de bolsillo Neger y Biber y la lancha gasolinera Linse. Las fuerzas especiales entraron en acción por primera vez frente a la cabeza de playa de Anzio, en Italia, a comienzos de 1944. Trasladadas al norte de Europa a mediados de 1944, las unidades de batalla sutiles se enfrentaron a los desembarcos en Normandía; las pérdidas fueron elevadas y los hombres de Heye, a pesar de su coraje, fueron incapaces de salvar al Tercer Reich de la derrota.



LOS CORSARIOS SUBMARINOS

En su campaña para impedir la acumulación de fuerzas aliadas en el noroeste de Europa, las unidades navales especiales de Alemania desplegaron un gran número de submarinos de bolsillo para atacar las embarcaciones fondeadas junto a la costa de Normandía. Puestas en producción tras una corta evaluación, estas embarcaciones de rudimentario diseño apenas eran gobernables en muchas ocasiones y sólo gracias al coraje y la habilidad de sus tripulantes pudieron conseguir algunos éxitos frente a los buques enemigos.

El primero y más ampliamente usado de los submarinos de bolsillo fue el Neger, consistente en dos torpedos eléctricos G7e unidos. En acción, el piloto se sentaba en un compartimiento preparado en el torpedo superior, protegido de los elementos por una cúpula de plexiglás que sólo se podía desmontar desde fuera. El Neger no se podía sumergir completamente, pero avanzaba hacia su objetivo a una velocidad máxima de cuatro nudos y mostraba únicamente la cabeza del piloto por encima de la superficie. Para lanzar un ataque, el piloto seleccionaba primero un objetivo y después calculaba su rumbo, velocidad y distancia. El mecanismo de precisión de la embarcación se componía de una escala graduada grabada en el plástico de la cúpula y una mira situada delante del torpedo superior. Cuando estaban en línea con el objetivo, se soltaban las abrazaderas que sujetaban al G7e; una vez desenganchado, los motores del torpedo arrancaban automáticamente.

El Neger era una embarcación peligrosa y difícil de gobernar. Sólo era útil en aguas tranquilas y su falta de autonomía (unas 35 millas náuticas a dos nudos y medios) exigía que su base estuviese muy cerca de la zona del objetivo. Muchos pilotos murieron ahogados cuando sus naves eran volcadas



por el oelaje. Una versión posterior del Neger, conocida como Marder, se podía sumergir.

Desarrollado por el teniente de navío Hans Bartels paralelamente al Neger, el Biber era un submarino mucho más convencional: se podía sumergir a una profundidad de 30 m y estaba armado con dos torpedos colocados a ambos lados del casco. El Biber pesaba seis toneladas y estaba impulsado por baterías o por un motor de gasolina, y tenía una autonomía operacional de 90 millas náuticas a una velocidad de crucero de siete nudos. Aunque era de empleo más seguro que el Neger, el Biber padecía varios defectos de diseño, como su estrecho compartimiento monoplaza. Unas 300 unidades prestaron servicio durante la guerra; la mayoría se perdieron en accidentes.

Los otros tres tipos principales de submarinos de bolsillo empleados por la unidades de batalla sutiles de la Armada fueron el Seehund, Molch y Hecht. El Seehund, al igual que el Biber, podía llevar dos torpedos, pero tenía dos tripulantes. Era un buque mucho mayor (15 toneladas) y tenía una cota de inmersión superior (50 m) y un alcance de unas 270 millas náuticas a una velocidad máxima de cinco nudos. El Seehund fue desarrollado a partir del Hecht, un submarino mucho menos marinero y utilizado sobre todo como medio de entrenamiento. Aunque el Hecht tenía una cota de inmersión similar a la de su sucesor, su autonomía se limitaba a 60 millas náuticas y llevaba un solo torpedo y una mina. A causa de sus pobres prestaciones, se dio fin a su producción después de construir 50 unidades. La tercera embarcación, el Molch, prestó servicio al largo de las costas italianas y en aguas del canal de la Mancha. Tripulado por un hombre, el submarino llevaba dos torpedos y tenía una profundidad de inmersión de 30 m. Su autonomía a unos apacibles cinco nudos, era de unas 105 millas náuticas. Al igual que sus contemporáneos, el Molch resultó difícil de gobernar en condiciones reales.

Fotografía principal: Una flotilla de submarinos de bolsillo biplazas Seehund en las instalaciones navales alemanas de Kiel. Interior, superior: Hans Bartels, diseñador del Biber. La creación de Bartels (arriba, izquierda) pesaba seis toneladas y era sólo ligeramente más grande que los torpedos que transportaba, uno a cada lado del casco inferior. Arriba: Un submarino de bolsillo monoplaza Molch sale de la línea de producción. El Molch pesaba 10,5 toneladas y, como el Biber, estaba armado con dos torpedos montados junto al casco inferior, y era difícil de gobernar.

ATAQUES DE SUPERFICIE

Además de los submarinos de bolsillo, las fuerzas navales especiales de Alemania emplearon también lanchas cargadas de explosivos durante las etapas finales de la Segunda Guerra Mundial. La idea no era nueva, pues se habían utilizado embarcaciones similares durante la invasión de la URSS en 1941, pero cuando fueron transferidas al mando del almirante Heye a comienzos de 1944, resultaron no ser adecuadas a las condiciones oceánicas y tuvieron que ser reformadas. En julio, ya estaban listas para su empleo contra la flota invasora aliada situada junto a la costa de Normandía. El grupo operacional básico utilizado en acción era el *rotte* de tres lanchas, consistente en dos Linsen portadoras de explosivos y una embarcación de mando. A causa de su corta autonomía, cada *rotte* solía ser remolcado a cinco kilómetros de su objetivo. Una vez en posición, el piloto de la lancha de mando seleccionaba un buque enemigo adecuado y una de las lanchas de ataque se acercaba al mismo. A una distancia de 100 m, la Linse aceleraba hasta su velocidad máxima y, mientras enfilaba el blanco, el piloto de la lancha pasaba el control de su Linse a la embarcación de mando mediante un sistema de radiocontrol y la abandonaba. Al colisionar, una pequeña carga explosionaba en la proa de la Linse y la popa, que contenía la carga principal, se hundía bajo el objetivo para estallar pocos segundos después. Por entonces, la segunda Linse de ataque ya se dirigía hacia el mismo objetivo.

grupos separados llevaron a cabo ataques en la bahía de Nettuno y en Anzio. Los resultados fueron muy desiguales: la mayoría de los Neger fracasaron en su búsqueda de algún objetivo y sólo fueron torpedeadas dos pequeñas patrulleras. La mayoría de los Neger fueron echados a pique para evitar su descubrimiento, y sus tripulantes nadaron hacia la costa tras las líneas alemanas. Sin embargo, a la mañana siguiente las tropas aliadas encontraron uno de los submarinos a flote, con su tripulante muerto. El elemento sorpresa, tan vital para el éxito de futuras misiones, se había perdido.

Tres meses después de la operación de Anzio, los Neger de la 361.ª Flotilla del *kapitän zur See* König, unas 30 unidades en total, lanzaron su primer ataque contra el tráfico marítimo hacia la costa de Normandía. La flotilla estaba basada en el apartado puerto de Villers sur Mer, a unos pocos kilómetros al sur de Trouville y a poca distancia de las playas donde habían desembarcado los Aliados. Los Neger, debido a su limitada autonomía (unas 35 millas náuticas) y a sus pobres características de gobernabilidad, tenían que botarse lo más cerca posible de su objetivo. El de esta misión, prevista para la noche del 4 al 5 de julio, era la destrucción de los buques anclados junto a la playa *"Sword"*.

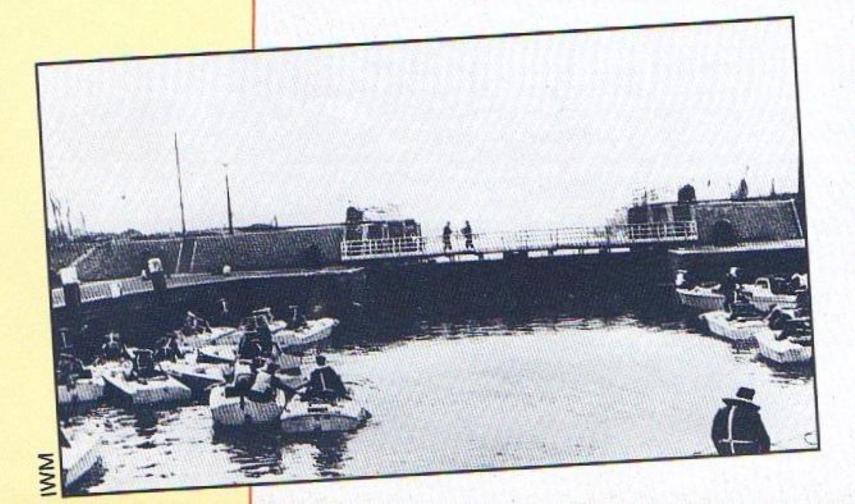
Se había elegido Villers sur Mer como lugar de botadura para evitar el desastre de la misión sobre Anzio. Las facilidades del puerto incluían dos rampas de hormigón que, cuando las cubría la marea alta, mejoraban la puesta a flote de los sumergibles. Si se elegía el momento más adecuado, la marea favorable podría ayudar al lento movimiento del submarino de bolsillo hacia su objetivo. El ataque comenzó a las 23,00 horas del 4 de julio y todo salió bien. Guiados por la luminosidad de la Luna, los incursores llegaron a *"Sword"* entre las 03,00 y las 05,00 de la madrugada del día 5 y realizaron varios ataques con torpedos. La magnitud del éxito de la flotilla es aún incierto, aunque documentos británicos indican que una fragata y un dragaminas costero fueron hundidos. El comandante de las operaciones de las *Kleinkampfverbände* en Francia, *kapitän zue See* Böhme, reclamó el hundimiento de muchos más buques y añadió que siete Neger regresaron a su base. Muchos otros fueron capturados o ametrallados por aviones aliados cuando realizaban su travesía de regreso a Villers sur Mer; otros simplemente se hundieron con la mar gruesa cuando regresaban en contra de la marea.

Escuadrones de caza y de ataque sobrevolaban el Canal como aves de presa

Aunque el primer ataque sólo había tenido un éxito cualitativo, los submarinistas siguieron my optimistas. Con más tiempo de entrenamiento y mejores submarinos, todavía podían conseguir excelentes resultados. Sin embargo, el fracaso total de la misión siguiente, en la noche del 7 al 8 de julio, corrió un tupido velo sobre el futuro de las operaciones de los submarinos de bolsillo. Inicialmente, todo salió como estaba previsto en el plan: se botaron los 21 submarinos asignados a la misión sin ninguna dificultad y en un tiempo mínimo, aunque ninguno regresó a su base. Tras el primer ataque, los Aliados habían reforzado las medidas antisubmarinas, que probaron ser muy adecuadas contra los lentos y vulnerables Neger. Cargas explosivas suspendidas en el mar forzaron a los alemanes a virar lejos de sus pretendidas víctimas, mientras que el fuego denso de las armas cortas dirigido contra las cúpulas de plexiglás que sobresalían del agua, era a menudo suficiente para matar al comandante y hundir el submarino de bolsillo. Asimismo escuadrones de caza y de ataque sobrevolaban continuamente las aguas del Canal, igual que pájaros de presa, y tenían muy pocas dificultades para destruir a los Neger en el agua. Se estima que unos 200 submarinos de bolsillo de todos los tipos, principalmente Neger, cayeron víctimas de los ametrallamientos aéreos durante la pequeña campaña de éstos contra la cabeza de playa de Normandía.

Algunos embarrancaron en bancos de arena, donde quedaron expuestos a la furia de las defensas aliadas.

Tras las derrotas de julio, los alemanes introdujeron un submarino nuevo y más sofisticado, conocido en servicio como *Biber* (castor). Al contrario que su predecesor, podía navegar completamente sumergido –aunque sólo lanzaba sus torpedos desde la superficie– y llevaba dos torpedos, por lo que podía inflingir daños mucho mayores. Además, poseía una autonomía mayor y por tanto podía tener su base más lejos del área operativa y era, por consiguiente, menos vulnerable a ataques aéreos por sorpresa. Puestos en servicio a mediados de agosto, los primeros Biber establecieron su base en Fécamp, una ciudad costera situada entre Boloña y Le Havre. La primera incursión se realizó en la noche del 28 al 29 de agosto y en ella participaron 18 Biber al mando del teniente de navío Hans Bartels. La travesía hacia el área operacional fue muy difícil debido a una tempestad de fuerza cinco, y todos los submarinos, menos dos, se vieron forzados a abortar la misión. Con todo se informó del hundimiento de dos buques aliados, uno de ellos un *Liberty* de 8 000 toneladas y de construcción norteamericana.


IWM

Derecha: Un Biber yace abandonado en una playa de la costa del mar del Norte. Destaca claramente la cavidad cóncava del torpedo de babor en el casco inferior del submarino. Izquierda: Una flotilla de lanchas explosivas Linsen. Una vez enfiladas hacia el objetivo, los tripulantes aceleraban al máximo y se arrojaban al agua mientras la lancha continuaba su rumbo de colisión.


IWM

Sin embargo, las operaciones desde Fécamp tuvieron que abandonarse a finales de agosto debido al avance aliado desde Normandía.

En los meses siguientes las operaciones de los submarinos de bolsillo se vieron limitadas por la velocidad del avance aliado y la necesidad de encontrar nuevas bases y entrenar al personal de reemplazo. En noviembre, los Biber de la 261.ª Flotilla comenzaron a actuar desde los amplios refugios de hormigón para submarinos construidos en Rotterdam, en los Países Bajos; su misión era la de prevenir el flujo de suministros a través del río Scheldt hacia el puerto belga de Amberes.

Las misiones solían seguir un esquema muy parecido. Una vez que los mecánicos habían repasado y comprobado el estado de los submarinos y se habían dado las órdenes a sus tripulantes, se remolcaba los Biber hasta un punto cerca de la isla de Goeree, en las inmediaciones de la esclusa de Hellevoestsluis del río Mass para ahorrarles combustible para la travesía hacia el Scheldt. En la esclusa, los remolcadores soltaban los cabos y los submarinos recibían una comprobación final. Ahora se hallaban en su fase más vulnerable, ya que ésta se realizaba con luz diurna para que los lentos Biber pudieran utilizar la marea menguante durante su travesía y, si todo había ido de acuerdo al plan, aprovechar la marea creciente para realizar su viaje de regreo, al atardecer.

Una vez en el mar del Norte, los submarinos de bolsillo viraban al suroeste y se dirigían hacia la costa neerlandesa y el Scheldt Occidental. Desde allí podían dejar atrás las islas del estuario y la ciudad de Flushing antes de entrar en el propiamente dicho Scheldt en busca de posibles blancos entre los convoyes que se dirigían a Amberes. Esta travesía raramente era fácil, ya que a pesar de todos los cálculos de los planificadores muchos Biber no conseguían llegar al área de operaciones. Muchos embarrancaban en los bancos de arena, donde quedaban expuestos a la furia de las defensas aliadas durante la marea baja, mientras que otros eran destruidos por las corrientes adversas. A pesar de todo, la llegada de un grupo de submarinos de bolsillo al Scheldt a menudo paralizaba, al menos temporalmente, el flujo de material bélico hacia Amberes y forzaba a los Aliados a invertir considerables recursos en el área a fin de contrarrestar sus actividades. Aunque las acciones de las flotillas eran a menudo perjudicadas por las condiciones climatológicas adversas, los Biber dieron cuenta de más de 90 000 toneladas de buques hundidos entre diciembre de 1944 y enero de 1945.

El despliegue de la inexperta *Kleinkampfverbände* fue el último intento por salvar Alemania.

Sin embargo, estos triunfos tuvieron su contrapartida. Las estadísticas realizadas en base a los informes redactados después de las misiones indican que hasta un 80 por ciento de los submarinos que tomaban parte en cada misión no regresaban. Con semejante grado de desgaste, esas pequeñas unidades no podían mantener toda su disponibilidad durante mucho tiempo. Para empeorar aún más la situación, durante los primeros meses de 1945 dos graves incidentes destruyeron virtualmente las flotillas que operaban desde Rotterdam. El primero ocurrió en enero y consistió en el disparo accidental de un torpedo mientras una flotilla de ataque de unos 30 Biber esperaba la llegada de la marea favorable en Hellevoestsluis. Durante la inspección habitual previa al ataque un mecánico disparó casualmente un torpedo, que explosionó con efectos devastadores y creó un oleaje que hizo zozobrar a 25 de los 30 Biber.

En el corto espacio de dos meses se habían torcido las cosas para la más experimentada de las pequeñas unidades de batalla sutiles, no por culpa de los Aliados sino por la negligencia de sus propios hombres. Estos accidentes marcaron el fin de las operaciones de los Biber desde los Países Bajos. A medida que las fuerzas británicas y norteamericanas avanzaban hacia oriente, las unidades de batalla sutiles escasas de equipo debido a la falta de materias primas y faltas de tripulaciones entrenadas una vez que su base de instrucción en el Báltico fue tomada por el Ejército Rojo, desaparecieron gradualmente del orden de batalla de la *Kriegsmarine*.

El despliegue de las inexpertas *Kleinkampfverbände* contra las fuerzas aliadas en el norte de Europa fue un intento último y desesperado de salvar a Alemania de la derrota.





Abajo: Personal naval alemán remolca un par de Biber de la 261.ª Flotilla en la base de submarinos de Rotterdam.



MAS ALLA DE LYMPSTONE

Cuando los reclutas de los *Royal Marines* han terminado su entrenamiento básico en el centro de instrucción en Lympstone, se les ofrece un amplio espectro de especializaciones posibles.

La tradición de autosuficiencia que han desarrollado durante sus 300 años de historia los *Royal Marines* (Reales Infantes de Marina británicos) debe mucho a la función original del Cuerpo, proporcionar dotaciones de infantes navales a bordo de los buques de

El entrenamiento avanzado en los *Royal Marines* incluye una enorme gama de especialidades. Los guías de montaña deben aprender a dirigir equipos de escalada en el hielo (izquierda) y la roca (abajo). Los infantes de marina pueden calificarse como pilotos de helicópteros (abajo, derecha), técnicos de transmisiones (superior, derecha) o mecánicos de automoción (inferior, extremo derecho). Muchos infantes de marina deben conseguir una cualificación adicional ("cuadal") en paracaidismo (interior, inferior, derecha) antes de graduarse.

MOD RM

N. Foster/B. O'Donovan

ENTRENAMIENTO COMPLETO

El amplio entrenamiento que ofrecen los *Royal Marines* a los reclutas recién aceptados conduce a cuatro categorías de cualificación. Las especializadas (SQ), primera de las categorías, son las requeridas por la sección de Misiones Generales para cubrir las necesidades operacionales fundamentales y de entrenamiento. Un infante de marina puede cualificarse como tripulante aéreo, ingeniero zapador de asalto, instructor de orden cerrado, conductor, guía de montaña, vigilante de marina, piloto de helicóptero, especialista de transmisiones, buceador palista o bien en materias tales como empleo de armas pesadas (de defensa aérea y contracarro, o morteros), piloto de lancha de desembarco, preparación física o en armas colectivas. La segunda categoría, la de cualificaciones técnicas (TQ), depende de la sección Técnica e incluye las especializaciones de armero, mecánico de automoción, corneta, carpintero, administrativo, cocinero, ilustrador, herrero, músico, impresor, contable, técnico de telecomunicaciones y artificiero. En la tercera categoría del entrenamiento ofrecido en los *Royal Marines* están los cursos de mando, cuya función consiste en preparar al candidato para su ascenso. Finalmente, se puede exigir a los infantes de marina la obtención de cualificaciones adicionales ("cuadal"). Se trata de especialidades superiores a las de SQ/TQ, pero que son necesarias para realizar un trabajo concreto. Por ejemplo, se considera el entrenamiento de paracaidismo como una "cuadal", pero ningún infante de marina puede cualificarse como guía de montaña sin él.

guerra británicos. Actualmente, los *Royal Marines* no están destinados a tantos barcos o al menos no lo han estado en el último siglo, aunque se ha mantenido vigente el espíritu de cuerpo y el principio de autosuficiencia. A pesar de que hoy día se han convertido en una moderna fuerza móvil capaz de combatir en cualquier lugar y de hacer cualquier cosa, su tradición todavía exige que cada uno de sus miembros se halle completamente integrado y que mejore continuamente su capacidad personal.

De hecho, hay sitio en la 3.ª Brigada de Comandos para cierto personal destacado del Ejército y la Armada británicas para la realización de diversas funciones altamente especializadas, pero ello les exige que deban llevar a cabo el entrenamiento propio de un comando. Mientras que no hay escasez de voluntarios de la Artillería Real y de los Ingenieros Reales para tareas semejantes, hay una comprensible desgana en otros cuerpos del Ejército para servir con la 3.ª Brigada de Comandos. Después de todo, si un funcionario del Real Cuerpo de Armamento del Ejército hubiese estado interesado en servir en los *Royal Marines*, se habría alistado en ellos directamente. No obstante, los *Royal Marines* deben proporcionar personal especializado como son guías de montaña, timoneles de lanchas de desembarco y buceadores palistas; ante la necesidad de funciones tan concretas, la práctica es aumentar el personal especializado tanto como sea posible desde el interior del Cuerpo.

Cuando un infante de marina ha terminado su entrenamiento básico en Lympstone y se ha ganado su boina verde de comando, se esfuerza para perfeccionarse mediante la obtención de una o varias cualificaciones de especialista de los *Royal Marines* (SQ) o técnicas (TQ). En total existen 28 SQ y TQ. No se dispone del espacio suficiente para describirlas todas en detalle y de hecho muchas se autoexplican. Por lo tanto, es mejor centrarse en tres de ellas que ilustren mejor la naturaleza única de los *Royal Marines* y sus misiones actuales. Las SQ que se han elegido son las de jefe de instrucción, buceador palista (del SBS, escuadrón especial de botes) y zapador de asalto. Sin


MOD RM

MOD RM

MOD RM





lugar a dudas no todo el mundo estará de acuerdo con esta elección, pero las necesidades de espacio y concreción así lo dictan.

Un oficial de los *Royal Marines* recuerda:

"El primer infante de marina que conocí cuando llegué a Lympstone fue nuestro jefe de instrucción, un sargento que parecía medir más de dos metros, inmaculadamente vestido de verde, de aspecto inflexible y que fue uno de los hombres más impresionantes con los que me topado. Durante el tiempo que pasé allí, no hubo un solo oficial que no hubiera tenido que dejarse llevar por este hombre. Al observarle uno aprendía más sobre autodisciplina de lo que pensábamos entonces."

Para la mayoría de los soldados la vida militar comienza y termina con la instrucción, las ceremonias y los desfiles. A menudo vilipendiado por aquellos a quienes se obliga a realizarla, siempre un recurso en momentos embarazosos, la instrucción es considerada por muchos como de cada vez más prescindible en la guerra moderna. Los *Royal Marines* no están de acuerdo con esta afirmación. En la actualidad sus jefes de instrucción son algo más que voces graves, bien moduladas, que resuenan como chillidos en la memoria de los soldados.

Tanto los aspirantes a oficiales como los reclutas de tropa se entrenan en Lympstone, a menudo juntos, y la atmósfera "familiar" que impregna el Cuerpo comienza a desarrollarse enseguida entre ellos. Una de las funciones del instructor es fomentar este sentimiento de familiaridad. Los jefes de instrucción de los *Royal Marines* se ven a sí mismos sobre todo como los guardianes de la historia del Cuerpo, de sus costumbres y tradiciones, y están determinados a que nadie las olvide.

En segundo lugar, creen firmemente en el papel de la instrucción. Un instructor ha manifestado:

"Es la parte fría de la disciplina. En el Cuerpo estamos orgullosos de nuestra autodisciplina, pero antes de que un hombre pueda aprenderla, nosotros debemos imponerla. No en un intento de moldear su espíritu, sino con el fin de inculcarle aquellos valores que él deberá aplicar en su propia conducta futura."

Tales valores incluyen no sólo el ser capaz de obedecer instantáneamente una orden, sino también el deseo de mantener un alto nivel de policía personal y estar dispuesto a dar de sí al máximo en las peores circunstancias posibles.

Cuando un infante de marina ha pasado el curso que le ha convertido en cabo, puede, si lo desea, realizar el curso DL2 (*Drill Leader 2*, jefe de instrucción 2). Mucho antes de esto habrá tenido que demostrar interés y un conocimiento profundo de la historia del Cuerpo, así como de sus tradiciones, una gran competencia en el terreno del orden cerrado y un alto grado de policía personal y deportividad.

El curso DL2 dura unas seis semanas. Una vez que lo termina se le considera capaz de instruir reclutas y puede ser destinado a ello en Lympstone. Esto no le

Abajo: El orden cerrado constituye el núcleo del entrenamiento de los *Royal Marines*. El mismo jefe de instrucción (extremo derecho) debe ser ejemplar a la hora de mantener las reglas tradicionales.



N. Foster/B. O'Donovan

impide regresar a una compañía de combate (ya que cualquiera que sea la SQ o TQ que obtenga uno siempre será ante todo un infante de marina). Luego se espera de él que inicie un entrenamiento continuo y, por lo menos un día a la semana, se dedique a refrescar sus conocimientos y a mejorarlos para mantener siempre el alto nivel de preparación que ha conseguido hasta entonces. Si lo hace bien pasará a convertirse en un DL1 (jefe de instrucción 1) después de que haya superado su curso de suboficial.

Desde el momento en el que supera el curso DL2, el jefe de instrucción se convertirá en autoridad en su área y en las ceremonias allí donde sea destinado en el Cuerpo. Además, durante todo este tiempo habrá sido observado, no sólo por su oficial directo, sino también por los demás instructores para confirmar

Conforme adquieren cualificaciones avanzadas, los infantes de marina reciben insignias de manga. Los que llegan a especializaciones de I Clase, son aptos para instruir en las mismas. Estas insignias de I Clase significan (de izquierda a derecha) transmisiones, jefe de instrucción, armas colectivas, preparación física, ingeniero zapador de asalto, armas pesadas, buceador palista y lanchas de desembarco. Se llevan con el uniforme *lovat* N.º 2.





Como especialistas en operaciones anfibias de las Fuerzas Armadas británicas, los infantes de marina tienen a su disposición una amplia gama de embarcaciones. El SBS utiliza canoas (arriba) para la exploración, mientras que las embarcaciones de incursión rígidas (abajo) y los botes neumáticos de asalto Gemini (derecha) llevan pequeños grupos de incursión. Con las lanchas de desembarco se organizan (abajo, derecha) operaciones mayores.



que no desmerecerá la insignia que porta. Como defensora de las tradiciones y la capacidad del personal, la sección de DL es probablemente la más autocrítica de toda la Real Infantería de Marina. Así tiene que ser. Nadie vigila a los jefes de instrucción, ni se preocupa por si han hecho el ceremonial correctamente o tratan a un recluta torpe en la forma adecuada para sacar el mejor provecho de él.

Por último, ¿hay alguien que tenga mejor porte militar que un Real Infante de marina? Durante la retirada desde el pantano de Chosin, en la guerra de Corea, cuando el 41.º Comando (Independiente) escoltaba a unidades del Cuerpo de Infantería de Marina de EE UU a zona segura, los norteamericanos quedaron impresionados de la forma en que marchaban, desfilaban y se comportaban los reales infantes de marina. Aquella huida se convirtió en una retirada ordenada y, como resultado de ello, no hubieron demasiadas bajas. Asimismo, las largas marchas que los *Royal Marines* realizaron con total éxito durante el conflicto de las Malvinas en 1982 no habrían sido posible sin la rigurosa disciplina que se les había inculcado durante la instrucción en las primeras fases de su carrera.

La calificación de especialista en piragüismo y buceo en el SBS exige cualidades personales diferentes. Durante los períodos de entrenamiento, los aspirantes están sin dormir durante la mayor parte de los últimos siete días y durante ese mismo período de tiempo van a la carrera a la mayor velocidad posible. Casi siempre con una mochila pesada y particularmente molesta. Pasan sin comer durante largos períodos y cuando lo hacen no es en las mejores condiciones. Con todo, se conforman porque saben que pasará tiempo antes de que pueda volverlo a hacer antes de ser enviados a otra penosa misión. Cuando finalmente se les permite descabezar un sueño, serán invariablemente despertados al cabo de un poco más de una hora y se les enviará a realizar una marcha forzada de 48 km. Alguna vez se les promete una comida realmente buena al final de la marcha, aunque es posible que ello se limite a una sopa caliente.

Ahora los reclutas están sentados en una aula, con la calefacción normalmente alta y escasa ventilación, viendo una película muy aburrida sobre hombres que cargan barriles en un camión. Esos barriles son de distintos colores y se cargan en una forma totalmente casual. Algunos son descargados de nuevo. La película dura aproximadamente una hora. Al final de ella se despierta a quienes se han quedado dormidos en sus pupitres y se les somete a una prueba escrita sobre cuántos barriles y de qué colores eran los que se han cargado en el camión y en qué orden. Será mejor que contesten al menos algunas de las preguntas, porque de lo contrario serán devueltos a su unidad o rechazados. Por otro lado, ahora empiezan a tener sentido las observaciones iniciales hechas por los mandos cuando se ingresa en los cursos: "a esto se le llama el SBS (escuadrón especial de botes). ¡Pero son los hombres los que son especiales, no los malditos botes!"

En algún momento de su carrera casi cada real infante de marina acaricia la idea de convertirse en un buceador palista y unirse al SBS. Esto normalmente sucede cuando se es recluta; a medida que se progresa en el entrenamiento y se aprende algo más sobre el SBS, uno se lo piensa dos veces. Ante todo, se debe ser un excelente nadador, con una afinidad natural por el agua. Esto, además del hecho de que es muy difícil para un recluta descubrir lo que hace realmente hoy día un miembro del SBS, significa con frecuencia que se ha optado por otras especialidades. En cualquier caso, no hay forma de considerar su admisión en el SBS antes de que el recluta haya completado su primera fase operativa regular en una compañía de combate. Para entonces habrá descubierto que, cualquiera que sea la misión que ejecute el SBS, ésta es muy especial y a menos que esté absolutamente convencido de lo que vaya a realizar –cualquiera que sea la especialidad escogida– no debería perder ni su tiempo ni el de la sección correspondiente.

Al contrario que el SAS *(Special Air Service*, servicio aéreo especial), el SBS permanece rodeado del más absoluto secreto. En los panfletos que se da a los reclutas, se les describe como la sección encargada de las operaciones clandestinas. En la práctica esto se traduce en que si cualquiera –enemigo, enemigo potencial u observador neutral– advierte que la unidad opera en las cercanías, entonces el SBS ha fracasado. Esto no se debe no tanto a su natural y peculiar modestia, sino al hecho de que una de las misiones más importantes del escuadrón es el reconocimiento, especialmente en la preparación de desembarcos navales. Un enemigo que sepa que un equipo del SBS explora una zona podría llegar a la suposición, posiblemente correcta, de que una fuerza de comandos podría desembarcar allí en poco tiempo. Por lo tanto, la discreción y el secreto se convierten en características de la naturaleza operativa del SBS, y de ahí ha pasado a todo el conjunto del SBS.

Durante el curso de preselección los voluntarios son sucesivamente "retirados", con normalidad.

El escuadrón es bastante más pequeño que el SAS. Aunque los documentos oficiales relativos son secretos, se cree que hay menos de 300 infantes de marina en activo en el SBS a un tiempo, mientras que el SAS siempre se acerca a los 1 000 hombres en tareas de servicio regimental activo. Sin embargo, las misiones del SAS a menudo exigen una abierta capacidad de combate, que algunas veces necesita de un incremento de la patrulla básica de cuatro hombres al nivel de sección e incluso de compañía. En los *Royal Marines* funciones parecidas podrían encomendarse a una sección de reconocimiento de una de las compañías de combate. Al mismo tiempo, el SBS está tan especializado que sería difícil incrementar sus efectivos incluso si se considerara necesario. Una vez más, mientras que el voluntario del SAS puede elegir entre varias funciones, de acuerdo a su carácter y capacidad, el SBS ofrece una sola. Si no se puede realizar, el infante de marina fracasa en el curso.

Se acepta por regla general que el período de preselección del SBS es físicamente más riguroso que el del SAS. Dura unas dos semanas y está pensado para echar por tierra todas las ilusiones que pudiera tener el candidato. Es durante esta fase en la que un hombre está sin dormir durante largos períodos de tiempo y es sometido a las más tremendas presiones físicas y mentales. De esta forma, los encargados del entrenamiento pueden descubrir cuáles son realmente los hombres que reúnen las aptitudes para el trabajo. Durante el curso de preselección los voluntarios son paulatinamente "retirados", con normalidad y sin sobresalto alguno. Un candidato describe así el proceso:

"Normalmente, la primera vez piensas que alguien ha sido "retirado" cuando te das cuenta de que su taquilla está vacía. Los instructores saben darte de baja durante una marcha o en cualquier otra misión, cuando nadie te observa. Después se produce una conversación tranquila, sin dramatismos. Esta criba no hace más mella en ti, ya que cada día vez más y más taquillas desocupadas y comienzas a comprender que en cualquier momento alguien te dará discretamente una palmadita en la espalda y

te dirá que has fracasado. En mi curso de preselección comenzamos 25 y sólo acabamos seis."

Además, de estos seis hombres al menos dos más fracasarán en algún momento del entrenamiento especializado de un año que se realiza una vez superadas estas dos semanas iniciales. Año en el que deberán aprender a nadar, bucear, remar, lanzarse en paracaídas sobre tierra y el agua (en una cita con un submarino sumergido) y destruir una amplia gama de edificaciones, desde un puente a una estación ferroviaria. Se utilizan tipos de cámaras que muy raramente usan los fotógrafos profesionales y que sólo pueden manejar ellos. También se convierten en expertos en código morse y criptografía. Aprenden a sobrevivir sobre el terreno, en Europa, en las junglas de Extremo Oriente y en los desiertos de Oriente Próximo; de hecho, uno de los argumentos que se esgrimen para diferenciar a los hombres del SBS de los del SAS es la forma de cocinar y comer gusanos.

Obviamente, todo esto prepara a un hombre para que pueda ejecutar mucho más que un simple reconocimiento previo a un desembarco. Probablemente la mejor forma de describir la función del SBS es decir que es el responsable de todas aquellas operaciones encubiertas que preceden a la completa ejecución de cualquier operación en la que se vea involucrada la Infantería de Marina británica. Sin embargo, la sección M&AW *(Permanent Cadre of the Mountain and Artic Warfare*, cuadro permanente para la lucha en el Ártico y de montañas) tiene su propia responsabilidad en misiones de exploración lejana encubierta.

El equipo de los AE es principalmente portátil, para poder cooperar estrechamente con las compañías de combate.

Mientras que tanto los jefes de instrucción como los soldados del SBS tienen sus equivalentes en el Ejército, hay una sección SQ que es totalmente única en su género, los zapadores de asalto (AE). Aunque existe una unidad permanente de los Ingenieros Reales entrenada en funciones de comando, el 59.º Escuadrón de los RE, asignado a la 3.ª Brigada de Comandos, los *Royal Marines* han considerado necesario conservar su propia capacidad de ingenieros zapadores. Mientras que el 59.º Escuadrón opera con equipo pesado, el del AE es principalmente portátil para permitir la cooperación estrecha con las compañías de combate, a las que proporciona expertos y capacidad técnica inmediata cuando se encuentran en acción.

La sección de zapadores de asalto, al contrario que el SBS pero de forma similar a la de jefe de instrucción, está compuesta exclusivamente por suboficiales. Hay una razón práctica para ello. Aunque el AE debe realizar varios cursos, la inmensa mayoría de su entrenamiento se realiza en campaña, en un aprendizaje diario que dura un período de varios años. Por contra, un oficial simplemenmte no tiene tiempo suficiente para aprender cómo convertirse en un ingeniero de asalto si desarrolla las funciones que son propias a su empleo.

El tipo de hombre considerado por los *Royal Marines* como un AE potencial tiene que tener una tendencia práctica y "disfrutar ensuciándose las manos." El suboficial jefe de los AE sostiene:

"Lo ideal sería un infante de marina adscrito a tareas de mantenimiento o afines antes de unirse al Cuerpo, un carpintero, un electricista o simplemente un albañil. Este hombre debe tener una aptitud básica para el trabajo, debe ser inherentemente práctico. Si es así, además de ser un buen infante de marina, con los años le enseñaremos todo lo que necesita saber."

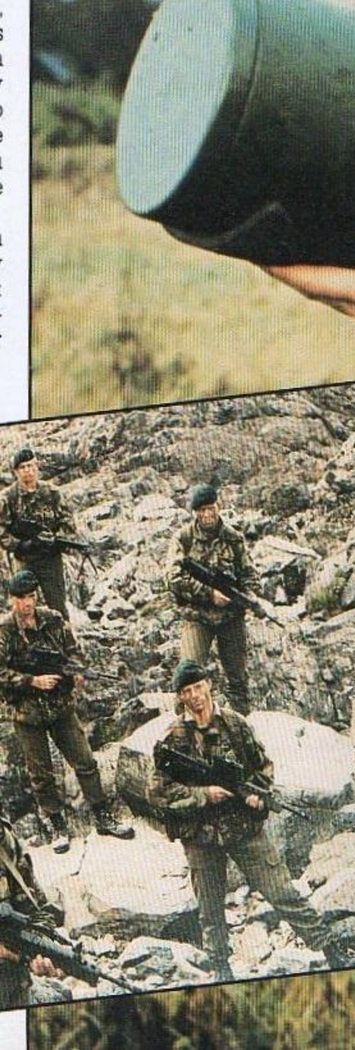
Hay tres grados dentro de la sección de zapadores de asalto –AE Uno, Dos y Tres–. Un infante de marina británico puede realizar su curso de AE Tres tan pronto como termina su entrenamiento de comando. Dura seis semanas, al igual que el curso de AE Dos, que podrá realizar para ser ascendido a cabo. El curso AE Uno, para ascender a sargento, dura diez semanas y se concentra tanto en aspectos académicos como en el entrenamiento práctico.

Como ingeniero zapador de asalto se estima que un infante de marina debe saber sobre una amplia gama de materias, desde establecer y mantener suministros de agua fresca y limpia, a sembrar o desactivar un campo de minas; desde la demolición de un edificio o un puente hasta la supervisión de la excavación de trincheras lo suficientemente resistentes para aguantar un bombardeo artillero con una saturación de un proyectil cada cinco metros cuadrados; desde la colocación de trampas antipersonal a enseñar a otros cómo evitarlas e incluso desactivarlas. Es más, los AE están entrenados para actuar como timoneles, ya que la sección de ingenieros de asalto es también la responsable del vadeo de ríos.

Sólo hay a la vez unos 50 ó 60 ingenieros zapadores de asalto en la 3.ª Brigada de Comandos, distribuidos entre las compañías de combate, donde están a las órdenes del jefe del Comando, el de la compañía y el de exploración. Se les considera unos expertos y capaces de hacer frente a cualquier problema. Durante la guerra de las Malvinas, un sargento de color de los AE ayudaba a sus colegas de los Ingenieros Reales a desactivar proyectiles argentinos que no habían explosionado. No estaba entrenado para ello, pero había más proyectiles de los que era posible balizar y rodear, por lo que era muy importante que se desactivaran a la mayor brevedad. Por lo tanto, tras una breve lección de cómo se hacía, puso manos a la obra con tanta pericia que ello le valió una medalla. Los otros infantes de marina estaban muy satisfechos de que se le hubiera condecorado, pero nadie estaba realmente sorprendido de que hubiese evitado saltar en pedazos. Después de todo, en su condición de AE Uno era un experto, y naturalmente podía hacer cualquier cosa con sus manos.

Los *Royal Marines* tienen una actitud definida hacia aquellos miembros que son SQ o TQ cualificados y que podría expresarse en los siguientes términos: "Bien, ahora eres un experto y el hombre que queremos que haga este trabajo, así que hazlo." Y, por supuesto, lo hacen, de forma eficaz y discreta.

Los *Royal Marines*, una fuerza de combate que normalmente se ha apoyado lo menos posible en otras unidades, utiliza ahora una amplia gama de armas en campaña. Los hombres cualificados para instruir en armas colectivas llevan escuadras al campo para entrenamiento de grupo con el nuevo fusil SA80 (inferior, izquierda). El personal de



MOD RM

Photo Press

armas pesadas se especializa tanto en la de defensa aérea, como en el misil antiaéreo portátil Blowpipe (inferior, derecha), como en morteros (abajo). El armamento contracarro ofrece una tercera categoría en la que pueden cualificarse los hombres de armas pesadas.



Photo Press

N. Foster/B. O'Donovan

TRAMPAS

En los *Royal Marines* se entrena a los ingenieros zapadores de asalto para una gran variedad de misiones. En la secuencia fotográfica de la izquierda un AE prepara un tipo especial de trampa antipersonal pensada para su instalación cuando se esté solo y en completa oscuridad. Lleva un mecanismo de disparo F1A1 que puede detonar un explosivo plástico mediante el aumento o la disminución de la presión o bien por medio de un tirón de un cable tensado. En este caso se prepara para que detone por efecto de un cable.

Superior: Se asegura firmemente el mecanismo de disparo contra un árbol. A fin de mostrar cómo funciona la trampa, se ha colocado con la base de acoplamiento del mecanismo de disparo hacia arriba, aunque normalmente se asegura al revés para que la espoleta quede lo más escondida posible. Después se ajusta el cable y se retira un pasador (arriba centro) que libera la cadena de fuego. Después se enrosca la espoleta en la base de acoplamiento (centro). Luego se conecta una carga falsa a la espoleta (abajo centro); normalmente, esta última sería de una longitud mucho mayor. Finalmente (inferior) se saca el pasador de seguridad. La trampa está lista.

BATERIA J DE LA REAL ARTILLERIA MONTADA

Formada en 1805 con el nombre de Sección de Artillería Montada Madrás, esta unidad sirvió en las guerras de Mysore y Mahratta, en la India y también prestó servicio durante una expedición contra los colonos neerlandeses de Java en 1811. En 1861 esta sección fue absorbida por la Real Artillería y pasó a llamarse Batería A de la 3.ª Brigada de la Real Artillería Montada. Adoptó su título actual de Batería J Real Artillería Montada en 1889. La Batería J tomó parte en la operación *"Compass"* del general sir Archibald Wavell, en 1940-41, y combatió con la 7.ª División Acorazada en Libia, Italia y el norte de Francia. Tras el Día D, la Batería J entró en acción en Caen, Falaise y durante el cruce del Rin. Terminó la guerra en las cercanías de Hamburgo. El 21 de noviembre de 1941, durante las operaciones para liberar Tobruk, la batería ganó su título honorífico (Sidi Rezegh), concedido oficialmente en 1954. Desde la guerra, la batería estuvo encuadrada en el 3.er Regimiento en Alemania, Oriente Medio, Kenia y Hong Kong, y volvió a Devizes en 1975. En 1977, cuando la responsabilidad de las armas guiadas contracarro de largo alcance pasó del Real Cuerpo Acorazado (RAC) a la Real Artillería (RA), la batería se reequipó con misiles Swingfire y se desplazó a Paderborn como batería contracarro independiente en apoyo de la 4.ª División Acorazada. La devolución de los Swingfire al RAC en 1984 dejó una vez más a la batería encuadrada en el 3.er Regimiento de la Real Artillería Montada, equipado con ocho cañones autopropulsados Abbott de 105 mm.

En noviembre de 1941, cuando el poder del *Afrika Korps* alcanzó su cenit en Sidi Rezegh, la Batería J de la RHA luchó hasta su último cañón.

En palabras del general de brigada A. F. Hely, comandante del 60.º Regimiento de Campaña de la Artillería Real, Sidi Rezegh fue "la batalla más dura de la campaña (del norte de África) y perdurará en el recuerdo de quienes tomaron parte de ella como el choque más sangriento y heroico de la guerra."

El Octavo Ejército británico se formó en los meses de otoño de 1941, al mando del teniente general sir Alan Cunnigham. En noviembre de aquel año comprendía al XIII y XXX Cuerpos; el primero se componía de la División de Nueva Zelanda, la 4.ª División india menos una brigada y la 1.ª Brigada Acorazada del Ejército. En el XXX Cuerpo estaban la 7.ª División Acorazada del general W.H.E Gott, la 4.ª Brigada Acorazada, la 1.ª División sudafricana menos una brigada, y la 22.ª Brigada (Motorizada) de Guardias. La división sudafricana se mantenía en reserva, mientras que en Tobruk, a la espera de la señal de avance, estaban la 70.ª División, la 32.ª Brigada Acorazada del Ejército y el 1.er Grupo Brigada de Infantería de los Cárpatos polaco.

Con estos efectivos a su disposición, el general sir Claude Auchinleck, comandante en jefe de las fuerzas británicas y de la *Commonwealth* en Oriente Medio, esperaba echar a los alemanes de Cirenaica (Libia Oriental). En el flanco izquierdo, el XXX Cuerpo Acorazado empujaría desde Maddalena hacia Gabr Saleh y trabaría combate con los carros enemigos. Desde el sudeste, el XIII Cuerpo cruzaría las posiciones fronterizas de Sollum y después avanzaría hacia el oeste para ayudar al XXX Cuerpo. Una vez anulado el *Afrika Korps*, el XXX Cuerpo avanzaría sobre Sidi Rezegh para reunirse con la guarnición de Tobruk que, al recibir la señal, saldría de sus sitiadas posiciones para unirse a las fuerzas británicas que progresaban desde el sur.

La operación, denominada *"Crusader"*, comenzó la noche del 17 de noviembre de 1941, cuando el Octavo Ejército penetró en Libia en medio de un absoluto silencio de radio. Las primeras fases de la batalla las libraron el XXX Cuerpo y las fuerzas acorazadas alemanas e italianas en las cercanías de Sidi Rezegh, al sudeste de Tobruk, en una pista del desierto conocida como Trigh Capuzzo. El abrupto declive de Sidi Rezegh fue ocupado el 19 de noviembre y los carros británicos se desplegaron en tres grupos.

Al día siguiente, el general de división Gott y el de brigada Davy, comandante de la 7.ª Brigada Acorazada, decidieron trasladar esa unidad y el grupo de apoyo a la escarpa y mantener una posición defensiva. el 3.er Regimiento de la Artillería Montada Real, mandado por el teniente coronel C.P.B. Wilson, se

SIN INMUTARSE POR EL FUEGO



Derecha: Un carro PzKpfw IV. La habilidad de Rommel de combinar carros con infantería, artillería y el apoyo de la *Luftwaffe* obligó a la 7.ª División Acorazada a utilizar todas las armas a su disposición, incluidos cañones de 25 libras (extremo derecho) y un antiaéreo Bofors para contener el ataque alemán en Sidi Rezegh.

constituyó en la fuerza móvil contracarro de la 7.ª Brigada Acorazada. Se componía de tres baterías de piezas contracarro de 2 libras montadas en camiones. Los cañones tenían un alcance máximo de 1 200 m pero, durante la batalla que iba a tener lugar, su posición elevada los hizo extremadamente vulnerables tanto al tiro tenso como al curvo. Para defender una meseta elevada, con el enemigo al norte y al sur, las baterías tomaron posiciones bajo bombardeos esporádicos de la artillería alemana y la *Luftwaffe*. La Batería J del comandante Bernard Pinney apuntó al este, con la Sección A del alférez George Ward Gunn orientada al sudeste. La sección B se situó en el centro, y la C se colocó alineada al nordeste.



Montados en camiones (fotografía principal), los artilleros apuntan sus cañones contracarro de 2 libras durante un ejercicio de tiro en el desierto occidental. Abajo: El comandante Bernard Pinney, superado en número pero indómito. Abajo (centro): Un cañón de 2 libras dispara desde una posición en tierra.

LA GUERRA DEL DESIERTO

El mariscal de campo Rommel llegó a Trípoli el 21 de febrero de 1941 con los primeros elementos del *Afrika Korps*. Tras la derrota del Ejército italiano en Beda Fomm, dos semanas antes, se había retirado a Grecia una gran parte de las fuerzas británicas al mando del general de división Richard O'Connor. Por ello, en marzo, el "Zorro del Desierto" lanzó su contraofensiva. En dos semanas Rommel había expulsado a los británicos de Libia Oriental, exceptuada la guarnición de Tobruk. Rommel había desarrollado grupos operativos interarmas. En las combinaciones operacionales de fuerzas de carros, artillería, infantería y la *Luftwaffe*, el *Afrika Korps* buscó y aprovechó todas las oportunidades sin lugar a vacilaciones. En junio de 1941, los carros británicos superaban numéricamente a los alemanes de 200 a 170, pero resultaron los peor parados. Durante todo el verano, el general sir Archibald Wavell, comandante en jefe del Oriente Medio, había intentado romper las líneas alemanas con las operaciones *"Brevity"* y *"Battleaxe."* Fue el éxito de Rommel durante la de *"Battleaxe"* lo que creó el mito de su invencibilidad. En julio de 1941 el general sir Claude Auchinleck sustituyó a Wavell y el nuevo comandante en jefe comenzó a acumular fuerzas británicas y prepararlas para la operación *"Crusader"*. Mientras tanto, Rommel planeaba un ataque sobre Tobruk mediante el *Afrika Korps* y el XXI Cuerpo italiano. Sin embargo, su planeada ofensiva iba a verse frustrada por el esfuerzo británico por lanzar sus fuerzas desde Libia Oriental.

La operación *"Crusader"* había cogido a los alemanes totalmente por sorpresa. Un avión de reconocimiento de la *Luftwaffe* no había conseguido localizar las concentraciones de tropas ni los puntos de abastecimiento de munición aliados, y una lluvia torrencial obligó a todos los aviones a tomar tierra en la noche de la ofensiva. Sin embargo, al anochecer del 20 de noviembre el mariscal de campo Rommel había organizado sus fuerzas para la preparación de un contraataque. El comandante del *Panzergruppe* pensaba utilizar sus 15.ª y 21.ª Divisiones *Panzer* (acorazadas) al mando del teniente general Ludwig Cruewell, en una salida relámpago contra las posiciones de Sidi Rezegh. El *Afrika Korps* de Cruewell estaba equipado con carros PzKpfw III y IV, armados con cañones de 50 mm y 75 mm, y capaces de combatir a distancias de hasta 1 000 mm. Estos carros estaban protegidos por un blindaje de 60 mm de espesor. La naturaleza de tales adversarios hacía muy difícil la tarea de los cañones contracarro británicos de 2 libras (40 mm). El teniente general Cruewell indicó a sus dos divisiones: "El comienzo puntual de las operaciones del 21 de noviembre será decisivo." La batalla estaba a punto de empezar.

Tras aguantar la fría noche del desierto, los hombres de Sidi Rezegh se levantaron temprano para escuchar el ruido distante de los carros y el fuego de los cañones abajo en la planicie. El general Hely describió así aquella mañana:

"El lento amanecer del 21 de noviembre de 1941 apareció en el desértico escenario de Sidi Rezegh. De todas partes llegaba el ruido de los vehículos que arrancaban, los cañones que se movían lenta y cuidadosamente a sus posiciones de batería; los ateridos y silenciosos hombres, con ojos de sueño, se movían mecánicamente a sus respectivos puestos. En todas partes se aprovechaba al máximo los valiosos 30 minutos de penumbra, cuando la visibilidad era aún demasiado pobre para que el enemigo pudiera descubrir sus objetivos. El Grupo de Apoyo de la 7.ª Acorazada se preparaba para la batalla."

Mientras el comandante Pinney revisaba las posiciones de sus tropas, los cañones de 2 libras ya estaban


IWM

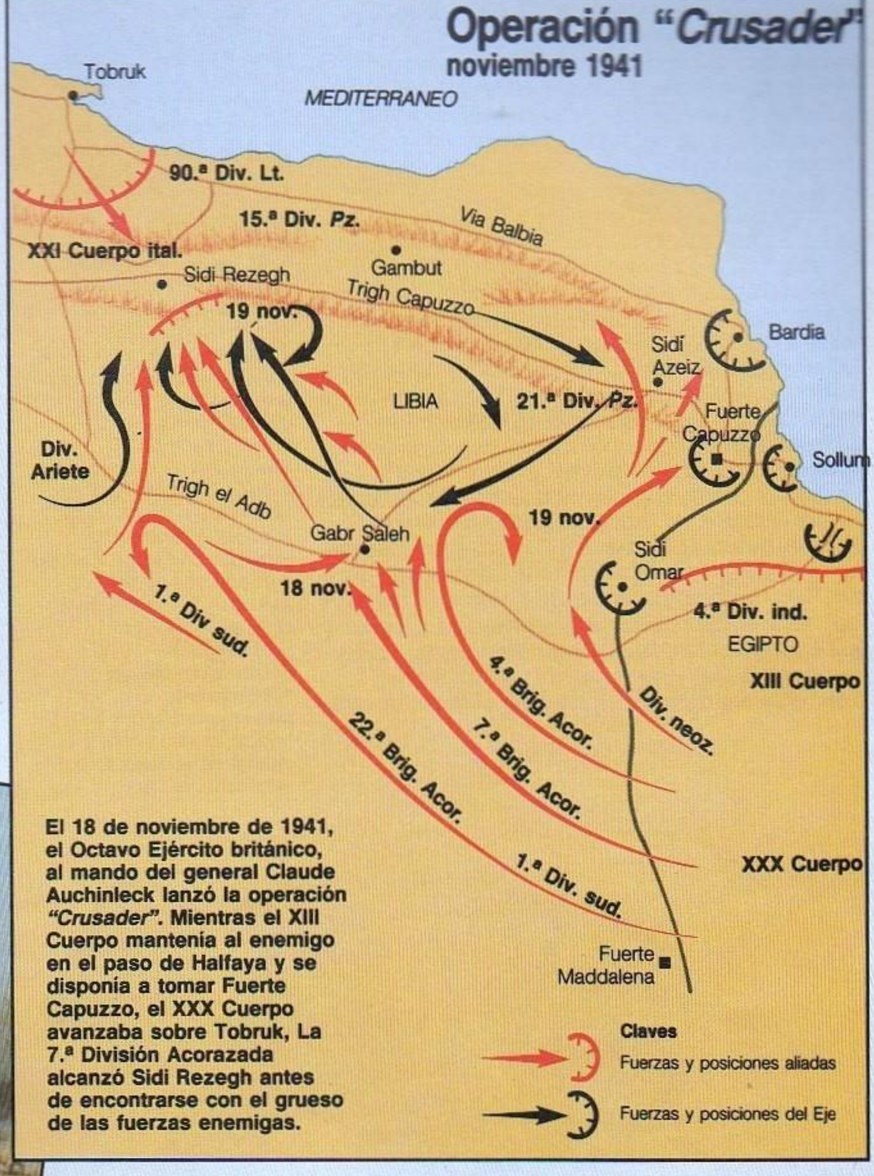
listos en sus camiones; la munición estaba preparada y los sectores de tiro confirmados. A la Sección A se encomendó el fuego contracarro para la compañía de apoyo del 2.° Batallón de la Brigada de Fusileros, al sudeste del declive.

Al amanecer comenzó el primer choque. La artillería enemiga saturó las posiciones británicas con un bombardeo concentrado, mientras que los Ju-87 stuka de la *Luftwaffe* intentaban eliminar las defensas principales.

A las 08,30 horas, el 7.° de Húsares fue atacado por ambos flancos por la 15.ª y 21.ª Divisiones *Panzer*. El regimiento sufrió numerosas bajas y, con todas las líneas de comunicaciones inutilizadas, se retiró al noreste. El 2.° Regimiento de Carros, situado en el flanco izquierdo del enemigo, fue incapaz de proporcionar asistencia, pues estaba inmovilizado por una pantalla contracarro.

Tras este furioso intercambio de fuego, las divisiones acorazadas alemanas avanzaron hacia Abiar en Nbeidat, cinco kilómetros al este, donde se reabastecieron de combustible y munición. Mientras repostaban, varios carros de la 15.ª División *Panzer* se adelantaron para reconocer las posiciones de Sidi Rezegh. Un miembro de la compañía de apoyo de la 2.ª Brigada de Fusileros describió aquel momento:

"Dieciseis carros... que se movían lentamente por el valle... a unos 800 m al noreste. Los cañones de 2 libras al mando de Ward Gunn, situados en el cerro al norte, abrieron fuego sobre ellos. Las piezas de 25 libras del 60.° Regimiento de Campaña les alcanzaron en campo abierto. Cuatro de ellos se incendiaron. Los restantes se detuvieron, esquivaron el fuego y, al ver que no podían enfrentarse a nuestros disparos pero tras echar un buen vistazo a nuestras posiciones, se retiraron y perdieron de vista. Habían contestado a nuestro fuego y los dos cañones contracarro habían sido inutilizados."



El 18 de noviembre de 1941, el Octavo Ejército británico, al mando del general Claude Auchinleck lanzó la operación *"Crusader"*. Mientras el XIII Cuerpo mantenía al enemigo en el paso de Halfaya y se disponía a tomar Fuerte Capuzzo, el XXX Cuerpo avanzaba sobre Tobruk, La 7.ª División Acorazada alcanzó Sidi Rezegh antes de encontrarse con el grueso de las fuerzas enemigas.

IWM/RHL

Izquierda: Colocado en un lugar de honor del comedor de oficiales del 3.° de la Real Artillería Montada, este cuadro del artista David Shepherd representa al alférez Ward Gunn (extremo izquierdo) mientras servía valientemente su cañón de 2 libras a pesar del intenso fuego enemigo. Sus condecoraciones (interior) incluyen (izquierda y segunda por la izquierda) la Cruz Victoria y la Cruz Militar. Abajo, izquierda: Dos carros de combate de la 15.ª División *Panzer* yacen abandonados.

Tras una breve calma, las dos divisiones *panzer*, con unos 150 carros, avanzaron hacia Sidi Rezegh. Mientras los *panzer* aparecían a la vista, todos los sistemas de armas disponibles, adecuados o no, se empeñaron contra ellos. Un cañón antiaéreo Bofors, mandado por el teniente McSwiney, los cañones de 25 libras del 4.° Regimiento de la RAH y el 60.° Regimiento de

Campaña, y los cañones de 2 libras de Ward Gunn se prepararon para resistir el embate enemigo.

En cuestión de minutos explosionaron los dos camiones de 8 quintales de la plana mayor de la 2.ª Brigada de Fusileros. Habían constituido un blanco fácil pues sus antenas de radio señalaron la posición y naturaleza, y su delgada plancha ofreció una protección débil frente al bombardeo enemigo. La 7.ª Brigada Acorazada envió inmediatamente su reserva móvil de cinco carros Crusader a fin de mantener el sector. En una inferioridad de 30 a uno, pronto quedaron inutilizados y envueltos en llamas.

El fuego de ametralladoras y cañón de los carros se hizo más intenso cuando el enemigo centró sus esfuerzos contra el Bofors y los cañones de 2 libras. Rápidamente se sumaron los morteros y la artillería portátil de la infantería alemana, y las bombas de los Stuka. Subidos en la parte trasera de los vehículos y protegidos únicamente por un delgado escudo blindado, los artilleros británicos eran vulnerables en extremo y pronto empezaron a aumentar las bajas. Inevitablemente, un cañón de 2 libras fue destruido y el Bofors quedó en llamas. Así lo narró el comandante Robin Hastings en la historia de la Brigada de Fusileros. "Los hombres de la brigada vieron cómo estos tres cañones (de dos libras) disparaban al enemigo y a sus servidores completamente serenos, sin acobardarse en absoluto, que caían de uno en uno".

Aunque los carros alemanes se acercaban cada vez más, ya a 1 000 m, el alférez Ward Gunn siguió moviéndose por la posición, trasladaba munición y animaba a los artilleros. Finalmente, sólo quedaba un cañón, pero sometido a un intenso fuego enemigo y con sus servidores muertos o heridos. Más aún, el camión estaba en llamas. El sargento Gray, decidió que el fuego era demasiado intenso para apagarlo él solo y, en previsión de que las llamas alcanzaran la munición estibada debajo del asiento de los artilleros, Gray intentó llevar el cañón a un lugar seguro.

Al verlo, el mayor Pinney dirigió su vehículo hacia el emplazamiento de la pieza y empezó a luchar con el fuego. El alférez Ward Gunn también corrió hacia ellos a través de un diluvio de fuego, para ayudar al jefe de la batería. Las llamas se apagaron lentamente, pero la intensidad del fuego enemigo aumentó.

Se retiraron los cadáveres del camión y el cañón volvió a disparar. Ward Gunn saltó al asiento del tirador mientras Gray actuaba de proveedor. Los *panzer* estaban ya a menos de 700 m y sus ametralladoras de 7,9 mm apuntaban a la posición de la Sección A. A pesar de ello, Ward Gunn apuntó fríamente el cañón sobre los carros y, en pocos minutos, destruyó dos de ellos y dañó varios más. Ward Gunn disparó entre 40 y 50 proyectiles sobre el enemigo antes de que el valiente alférez fuese alcanzado en la frente y muriese en el acto. El sargento Gray fue herido en un brazo y cayó de espaldas entre la munición. Sin pensarlo dos veces, el comandante Pinney apartó el cuerpo de Ward Gunn a un lado y saltó él mismo al asiento del tirador. Mantuvo el fuego hasta que, finalmente, el camión fue alcanzado por un proyectil de 50 mm que dejó en llamas las ruedas delanteras. El sargento Gray fue alcanzado de nuevo por fuego de ametralladora y las llamas comenzaron a envolver la cabina y las cajas de munición.

En aquel momento, según las propias palabras de Pinney: "Creí conveniente abandonar." Tras saltar del camión, ayudó a Gray y a otro artillero herido a montar en el vehículo que él había utilizado anteriormente para unirse a ellos. Entonces el comandante Pinney se dirigió a la Sección B, que también soportaba un fuerte bombardeo, para controlar la situación y ayudar donde fuera posible.

El combate había sido tan feroz que los *panzer* habían empezado a quedarse sin munición.

El combate había sido tan feroz que los *panzer* habían empezado a quedarse sin munición y se vieron obligados a retroceder finalmente a una posición cercana a Abiar en Nbeidat. Aunque había sufrido numerosas bajas, la 7.ª Brigada Acorazada había conseguido desbaratar los planes de Rommel. El comandante Bernard Pinney y el alférez Ward Gunn fueron recomendados para la Cruz Victoria, que se concedió al segundo a título póstumo. El 22 de noviembre Pinney murió durante el bombardeo preliminar de otro ataque alemán.

Finalmente, las fuerzas de Rommel fueron expulsadas hacia Tripolitania (Libia Oriental) y, aunque los hombres de la Batería J no fueron conscientes de ello en aquel momento, su heroica defensa de Sidi Rezegh había jugado un papel importante en el éxito de la operación *"Crusader"*.

Seis meses después de Sidi Rezegh, el 27 de mayo de 1942, el *Afrika Korps* lanzó una nueva ofensiva destinada a flanquear al Octavo Ejército británico. La ruta de las dos brigadas de la 7.ª División Acorazada fue repetida por la 15.ª y 21.ª Divisiones *Panzer* del teniente general Ludwig Cruewell. Sin embargo, el 29 de mayo un avión alemán que sobrevolaba el campo de batalla fue alcanzado por fuego antiaéreo y obligado a tomar tierra. De sus restos salió el propio teniente general Cruewell. Abajo: Tras su captura, el desconsolado general fue llevado al cuartel general británico en un vehículo acorazado. Aunque el mariscal de campo Rommel continuó con su ataque y recuperó Tobruk en junio, cada vez tenía más problemas de abastecimientos. En noviembre de 1942 sus planes estratégicos se habían venido abajo y la guerra en el desierto había cambiado su curso.

IWM

